



Centro Militare di Studi Strategici

Rapporto di Ricerca 2013 - STEPI - AF- SA-15

**Le iniziative di Pooling & Sharing:
impatto sulla base industriale nazionale
nell'ambito concettuale della
"Smart Defence" NATO.**

di Dr. Pietro Batacchi

data di chiusura della ricerca: Ottobre 2012

INDICE

Le iniziative di Pooling & Sharing: impatto sulla base industriale nazionale nell'ambito concettuale della "Smart Defence" NATO.

SOMMARIO

pag. 1

Capitolo 1 - Forze Armate e NATO:

il quadro e i bisogni comuni

1.1 Il disimpegno americano dall'Europa:

l'Europa alla svolta

pag. 5

1.2 Capacità e gap

pag. 15

1.3 Le lezioni della guerra di Libia

pag. 18

Capitolo 2 - Lo stato dell'industria della Difesa europea:

un mercato ancora frammentato

2.1 La regolamentazione giuridica del mercato

e le specificità nazionali

pag. 20

2.2 Il settore aerospaziale

pag. 25

2.3 La cantieristica

pag. 29

2.4 L'industria terrestre

pag. 32

Capitolo 3 - Lo stato dell'industria della Difesa italiana

- 3.1** Budget, spese e grande riforma pag. 34
- 3.2** L'industria della Difesa in Italia:
quadro, potenzialità e offerta pag. 48
- 3.3** Finmeccanica e Fincantieri, ma non solo pag. 53

Capitolo 4 - La Smart Defence
e le possibilità di "Pooling & Sharing"

- 4.1** Gli effetti della crisi sugli strumenti militari
e la difesa intelligente pag. 58
- 4.2** Il "pooling and sharing": dove e perché? pag. 61
- 4.3** UCAV: il futuro dell'industria europea pag. 70

Capitolo 5 - Conclusioni e valutazioni.

I possibili effetti del "pooling and sharing"
sull'industria della Difesa italiana

- 5.1** Le problematiche pag. 74
- 5.2** Le Opportunita' pag. 77

Bibliografia pag. 82

NOTA SUL Ce.Mi.S.S. e NOTA SULL' AUTORE pag. 89

SOMMARIO

Le iniziative di Pooling & Sharing: impatto sulla base industriale nazionale nell'ambito concettuale della "Smart Defence" NATO

Un'aspirazione a lungo covata dagli europeisti più convinti, in particolare in Italia (Paese più europeista degli altri in quanto quello "meno nazionale" di tutti), ovvero quella della creazione di un'Europa politica dotata di una Difesa integrata, se non proprio comune, "rischia" di diventare realtà. O, per meglio dire, oggi alcune condizioni ostative ad una maggiore cooperazione in campo europeo, e NATO, stanno venendo meno. Prima di tutto la crisi economica e finanziaria, le cui conseguenze sui sistemi economici della "vecchia" Europa e, dunque, anche sulle spese militari sono state nefaste. Tutti i paesi europei, senza eccezione di sorta (a parte Polonia e Norvegia) hanno adottato tra il 2011 e 2012 significative riduzioni dei bilanci per la Difesa. Riduzioni che, anche negli anni subito dopo la Guerra Fredda, al tempo dei "dividendi della pace", non si erano mai viste.

Nessuno dei capitoli classici in cui si articolano i bilanci della Difesa è stato risparmiato. L'Esercizio già da anni si era trasformato, nei fatti, nell'"ultima ruota del carro" e nella voce più sacrificabile, a dispetto dell'efficienza e della corretta funzionalità degli strumenti militari. Poi è stata la volta del Personale e, già dal 2010, tutti i grandi paesi europei hanno iniziato la pianificazione di fortissime riduzioni organiche. Su questa strada, "pioniere" è stato il Regno Unito che, sin dall'autunno 2010, ha avviato con la SDSR 2010, una trasformazione senza precedenti del British Army, con l'obiettivo di creare un esercito molto più piccolo, ma più flessibile e dispiegabile, dalla quale, come vedremo, non sono state immuni neanche Marina e Aeronautica. La Germania, si è accodata e nel 2011 è arrivata la decisione epocale di abolire il sistema misto, leva-professionisti, e creare un esercito di soli professionisti riducendo al contempo notevolmente gli organici. L'Italia non è stata da meno con la Riforma attualmente allo studio in Parlamento che prevede anche in questo caso la riduzione nei prossimi anni degli organici (di circa 30.000 effettivi) ed il ridimensionamento organizzativo di tutta l'infrastruttura della Difesa.

Per quanto riguarda le spese per gli investimenti in nuovi mezzi, la "scure" si è abbattuta soprattutto nel 2012, con gravi conseguenze su diversi programmi di acquisizione.

Nel migliore dei casi, ci sono stati differimenti e slittamenti nel tempo, questo è accaduto un po' dappertutto, e, nel peggiore, sono stati tagliati in modo significativo ordinativi e dimezzate commesse. Grandi programmi di cooperazione, come l'Eurofighter, sono stati sensibilmente ridotti rispetto agli intenti originari e le forniture sono state fermate alla Tranche 3A di aerei, mettendo di fatto a rischio l'ulteriore sviluppo tecnologico dell'aereo e, dunque, la sua appetibilità sul mercato internazionale. Non a caso, l'EFA è stato battuto in India anche da un concorrente, certo non superiore, come il Rafale che, tuttavia, si è presentato al cliente già con un radar AESA maturo. Un altro programma europeo, l'A4000M, dopo essere stato afflitto da innumerevoli problemi politici e tecnici, oggi è alle prese con un crollo degli ordinativi e sta, in definitiva, costando ai clienti molto di più delle previsioni iniziali. Senza parlare dei Paesi europei acquirenti del JSF F-35, programma già gravato da ritardi e dubbi, che, rispetto ai programmi originari, hanno già più volte annunciato l'intenzione di acquistare un numero minore di aerei rispetto a quanto previsto inizialmente.

L'altro grande aspetto che sta favorendo il "reapproachment" in ambito Difesa europea, è il disimpegno sempre più marcato ed evidente degli Stati Uniti dal Vecchio Continente.

A partire dal 2009, ormai, Washington sta in maniera sempre più evidente spostando il proprio baricentro strategico dal Golfo al "Far East", muovendo risorse e attenzioni di conseguenza. Ha fatto sicuramente un certo effetto, durante la campagna di Libia, non vedere neanche una portaerei dell'US Navy di fronte a Bengasi, a dimostrazione di quanto marginale per gli USA sia diventato il Mediterraneo.

In questo quadro, gioco forza, i paesi europei, presi singolarmente, non hanno più la forza per difendere in maniera credibile i propri interessi. Paradossalmente, è stata proprio la Guerra di Libia a dimostrarlo. Per la prima volta gli europei sono stati chiamati ad affrontare e risolvere una crisi "in proprio" senza contare su Washington. Alla fine il risultato è arrivato, dopo, però, troppi mesi e troppi morti, e la Libia è stata "liberata" dal regime dittatoriale di Gheddafi. Ma "un minuto dopo", gli stessi europei non hanno voluto impegnarsi nella stabilizzazione del Paese, e qui, ancora una volta, a pesare è stata la crisi economica, ed hanno lasciato il Paese alla mercè di milizie di diversa estrazione e natura. Per di più, la stessa campagna aerea aveva dimostrato, come andremo a documentare nel [capitolo 1](#), che il supporto americano, ancorchè limitato e circoscritto, era stato fondamentale e, senza di esso, gli europei probabilmente non avrebbero potuto

farcela. Sono stati, infatti, gli Stati Uniti a fornire quelle capacità “di pregio” fondamentali per disabilitare le difese di un avversario e garantire la continuità e l'intensità della campagna aerea.

Messi tutti assieme, questi elementi alla fine hanno fatto maturare una nuova consapevolezza circa la necessità per i paesi europei e per i membri NATO di dare una stretta alla cooperazione in campo militare e di superare i particolarismi nazionali. Ovviamente si tratta di un percorso non facile, irto di ostacoli, per tutta una serie di ragioni. Come documentato nel [capitolo 2](#), il mercato europeo della Difesa si presenta ancora oggi come molto rigido e frammentato, in particolare nel settore dei sistemi terrestri e della cantieristica, mentre decisamente migliore è la situazione nell'aerospazio.

Il recente annuncio della fusione tra BAE Systems e EADS potrebbe rivoluzionare il tutto, cambiando per sempre gli equilibri nel settore, ma al momento in cui scriviamo certezze non ce ne sono. In Italia, e qui veniamo al [capitolo 3](#), la situazione della Difesa è sotto gli occhi di tutti. Il 2012 è stato un anno emblematico, in cui ha avuto culmine un processo iniziato a fine anni Novanta, fatto tutto di tagli e riduzioni ai finanziamenti dello strumento militare. Finalmente, giunti sulla soglia del precipizio, la Difesa si è decisa a rivedere la propria struttura avviando una grande Riforma, che, come vedremo, comporterà dolorose riduzioni degli organici ed una complessiva razionalizzazione di tutto il comparto.

In queste condizioni, anche il nostro Paese non poteva fare a meno di imboccare la strada, indicata con forza al vertice di Chicago del maggio 2012, della Smart Defence e del “pooling and sharing”. A questi due concetti, non propriamente così innovativi visto che entrambi riecheggiano iniziative già ampiamente percorse in passato, ed alle aree di cooperazione identificate sempre a Chicago è stato dedicato il [capitolo 4](#). Nel complesso si tratta di una serie di iniziative meritorie, certamente, ispirate al concetto che per continuare a produrre il medesimo “output produttivo”, in termini di sicurezza, di prima, i paesi presi singolarmente dovrebbero associarsi condividendo costi e risorse. Più che “fare di più con meno”, che sa un po' di propaganda, si tratta di “fare lo stesso, o quasi, con meno”, “un meno” che i paesi membri devono, pertanto, mettere a fattor comune.

Alcune iniziative sono già partite, com'è il caso dell'AGS (Alliance Ground Surveillance), altre sono in corso di “messa a punto”. Altre, misteriosamente, sono invece assenti, come un'iniziativa per lo sviluppo di un UCAV (=Unmanned Combat Air Vehicle) autenticamente

europeo. In questo settore l'Europa continua a marciare in ordine sparso, con iniziative e programmi tutti sconnessi che spuntano come funghi dalla "mattina alla sera", con grave pregiudizio per la sua crescita tecnologica e con il rischio di perdere definitivamente l'aggancio a un treno, quello americano, che, invece, da 10 anni nel settore marcia speditamente.

Il lavoro si chiude, infine, con il [capitolo 5](#), dedicato alle conclusioni ed alle possibili conseguenze delle iniziative di "pooling and sharing" sulla base industriale italiana.

Come vedremo, si tratta di una questione controversa che, da un lato, potrebbe aprire molte opportunità, ma, dall'altro, ridurle. Grandi opportunità, per l'industria italiana ci porterebbero essere nel settore del pattugliamento marittimo e del munizionamento di precisione, a fronte, tuttavia, dei pochi guadagni che si stanno ottenendo nella difesa antimissile, monopolio di aziende americane, e settore su cui l'Europa sconta un ritardo ventennale, o nel programma AGS, in cui il "grosso" è appannaggio sempre di aziende americane. Ecco, allora, che c'è il rischio concreto che il "pooling and sharing" si traduca in un'opportunità sì, ma solo per quelle aziende, soprattutto americane, che in determinati settori partono da un vantaggio competitivo accumulato in anni e anni di sperimentazione, ricerca e sviluppo.

1

Forze Armate e NATO: il quadro e i bisogni comuni

1.1 Il disimpegno americano dall'Europa: l'Europa alla svolta.

Per anni, obbedendo più ad un riflesso ideologico che a considerazioni di carattere autenticamente strategiche, si è detto che l'Europa avrebbe dovuto sviluppare sempre più una capacità autonoma di Difesa. Ebbene, oggi, questa aspirazione è diventata un obbligo imposto dalla realtà di fatto. Un realtà che, ormai da due/tre anni, vede il sempre più marcato disimpegno statunitense dalle vicende europee e del Mediterraneo. La guerra di Libia l'ha dimostrato palesemente. Gli USA, infatti, hanno decisamente riorientato la propria strategia verso il teatro dell'Asia Pacifico, laddove, oggi, sono localizzati in misura maggiore i loro interessi vitali. La nuova strategia americana, ["Sustaining Global Leadership: Priorities for 21st Century Defense"](#)¹, annunciata ufficialmente a gennaio 2012 dal Presidente americano Obama, ha sancito definitivamente questo passaggio.

Nel documento viene sancito lo spostamento del baricentro strategico americano verso l'Asia e il Pacifico, con un rafforzamento delle diverse partnership locali e della presenza militare nella regione, e l'abbandono della dottrina delle "two major theater war" a favore di una nuova impostazione secondo la quale gli USA dovranno essere in grado di affrontare simultaneamente una guerra di teatro maggiore ed una crisi limitata nello spazio e nel tempo in un altro settore. Uno scenario, pertanto, che prevede il coinvolgimento in una guerra su larga scala, come adesso in Afghanistan, o un domani in Iran e nel Golfo, ed una simultanea risposta ad un'escalation nella Penisola coreana o nel Mar Cinese Meridionale. In particolare, per quanto riguarda quest'ultimo aspetto, gli USA ormai riconoscono la crescita della potenza cinese come il principale problema strategico dei

¹ http://www.defense.gov/news/Defense_Strategic_Guidance.pdf (ultima visita 2012 10 30)

prossimi anni, rispetto al quale, anche senza ufficializzarla, stanno adottando una politica ispirata al contenimento di sovietica memoria. In tale ambito, un ruolo fondamentale verrà rivestito dalle forze aeree e navali che dovranno essere i moltiplicatori di forza necessari per assicurare la corretta implementazione di questo nuovo approccio. Dunque, nel prossimo futuro le scelte di procurement, dopo 10 anni di GWOT (Global War On Terrorism), e di investimenti massicci nel campo della Force Protection (dai veicoli MRAP, agli apparati di jamming ecc..), torneranno nuovamente a privilegiare l'alta tecnologia e i mezzi aerei e navali. A cominciare dal Long-Range Strike Bomber (LRS-B) dell'USAF, il nuovo bombardiere strategico americano, chiamato a sostituire i "venerabili" B-52, diventato nell'ultimo biennio una priorità. Tanto che il Congresso, nel 2012, gli ha assegnato ben 297 milioni di dollari, 100 milioni in più della richiesta del Pentagono. L'aereo dovrebbe entrare in servizio nel 2020 e costare fino a 600 milioni di dollari l'uno per un investimento complessivo stimato in 55 miliardi di dollari. Secondo le informazioni attualmente disponibili, questo sarà una piattaforma pilotata, considerando che avrà anche compiti di strike nucleare, derivata dalle esperienze dell'F-35 e dell'F-22, con alcune innovazioni riguardanti il design, si parla di "ali tagliate" e nuovi materiali avanzati, per aumentare velocità e quota operativa.

Tornando alla geopolitica, già oggi l'asse strategico americano si sta spostando ad est di Suez: dal Golfo, dove la minaccia iraniana si unisce alla tradizionale instabilità dell'area, all'Estremo Oriente, dove Washington sta stendendo attorno alla Cina una cintura di contenimento che sempre più ricorda quella creata attorno all'Unione Sovietica negli anni della Guerra Fredda. Concretamente, negli ultimi anni Washington ha preso una serie di misure che vanno tutte nella medesima direzione. Nel Golfo, il contenimento della minaccia iraniana è coinciso con il rafforzamento della presenza militare in Kuwait – attualmente basata su due Brigade Combat Team e una serie di assetti logistici e di preposizionamento - e con enormi forniture di armamenti agli stati della penisola arabica, a cominciare dalla mega commessa da 60 miliardi dell'autunno 2010 elargita all'Arabia Saudita (comprendente, tra l'altro, la fornitura di 84 F-15SA, con radar AESA APG-63(V)3, e l'aggiornamento allo standard SA di 70 F-15 S attualmente in servizio). In Asia, il crescere della potenza cinese e la minaccia nordcoreana, senza parlare dell'impegno in Afghanistan, hanno portato allo schieramento a rotazione di una MEU (= Marine Expeditionary Unit) di Marines nella base australiana di Darwin, alla decisione di riattivare le basi nelle Filippine, dove sono già stati rischierati velivoli da pattugliamento P-3C, ed al

rafforzamento delle alleanze con Giappone e Corea del Sud e delle partnership strategiche con altri paesi della regione, a cominciare da Singapore. Per quanto riguarda lo US Marines Corps, il Pentagono nell'estate 2012 ha deciso di schierare ben 22.000 uomini ad occidente delle Hawaii e di rafforzarne la presenza complessiva sulle stesse isole Hawaii. Attualmente, il Corpo dei Marines ha circa 14.000 uomini di stanza ad Okinawa, ma questi, dopo gli accordi con il Giappone del 2010, scenderanno a circa 10.000. Una parte di questi verrà rischiarata presso la Marine Corps Air Station di Iwakuni, sempre in Giappone, ed un'altra parte verrà, invece, rischiarata presso l'isola di Guam. Qui, dovrebbero a breve essere rischiarati fino a 4.500 Marines a rotazione, ed elementi di comando e controllo su base permanente. Altri 5.000 Marines dovrebbero essere schierati in altri paesi, con cui gli USA stanno attualmente trattando i relativi accordi di cooperazione e stazionamento.

A ciò bisogna aggiungere la creazione della nuova partnership strategica con l'India. I due Paesi, negli ultimi anni si sono sensibilmente riavvicinati dopo che, durante la Guerra Fredda, le posizioni erano sempre rimaste distanti considerando che l'India era uno dei leader dei "non-allineati", ma in realtà molto più vicino alle posizioni di Mosca, e che Washington aveva sempre puntato su Islamabad come "cliente" locale al quale delegare il mantenimento dell'ordine regionale (una scelta alla lunga rivelatasi disastrosa). Oggi, la situazione si sta ribaltando. In vista dell'uscita della NATO dall'Afghanistan, il Pakistan sta diventando sempre meno importante per gli USA, mentre l'India si sta dimostrando, al contrario, sempre più affidabile sotto il profilo internazionale tanto che gli americani puntano ormai apertamente su Nuova Delhi. In tale ottica, i due Paesi hanno stretto una forte partnership nel settore del nucleare civile, ma anche in campo militare. Washington, infatti, è diventata un importante fornitore di armi dell'India. Negli anni vanno registrate le commesse di velivoli da trasporto C-130J e C-17, di apparati elettronici, velivoli da pattugliamento P-8, e della LPD-17 USS Trenton (LPD= [Landing Platform Dock](#)² - Unita' da trasporto anfibia) di seconda mano, senza dimenticare che le esercitazioni congiunte tra i due paesi, soprattutto in chiave navale, sono sempre più frequenti.

In questo contesto, l'Europa è del tutto residuale. Lo ribadiamo, la guerra di Libia l'ha dimostrato. Gli USA si sono limitati a fornire alcune capacità "pregiate" che, drammaticamente, mancano all'Europa, ma da un punto di vista politico e strategico

² http://it.wikipedia.org/wiki/Landing_Platform_Dock

hanno mantenuto un profilo basso, lasciando la gestione della crisi a Francia e Regno Unito in primis. Non vedere una portaerei americana nel Mediterraneo durante i giorni della crisi ha fatto sicuramente impressione e simbolicamente ha marcato una nuova attitudine della politica di sicurezza e difesa statunitense.

In questo quadro l'Europa deve giocoforza iniziare a pensare da potenza adulta, autenticamente strategica e provvedere alla propria difesa con un "burden sharing" con gli USA quanto meno equilibrato rispetto al passato. Ovviamente questa esigenza, anzi, questo imperativo, si scontra con la dura realtà della crisi economica e con i pesanti tagli ai bilanci della Difesa attuati dalla stragrande maggioranza dei paesi europei.

Nel biennio 2012-2012 i principali paesi europei hanno attuato tagli in media del 10/15%, mentre per diversi paesi di secondo piano le percentuali sono state anche superiori, fino al 20%. Il simbolo più evidente di questa tendenza al ridimensionamento è stata la perdita delle portaerei, da parte del Royal Navy, per almeno un decennio e della componente imbarcata ad ala fissa almeno fino al 2030. Ma sulla Royal Navy torneremo anche più avanti.

Nel dettaglio il ridimensionamento è stato molto evidente un po' dappertutto. In Grecia, con il Paese sull'orlo del default, i tagli sono stati notevoli. Le spese per il procurement militare sono precipitate da 2,6 miliardi di euro nel 2008 a 700 milioni di euro nel 2012. Uno dei principali programmi dell'Esercito, riguardante l'acquisizione di 420 BMP-3 dalla Federazione Russa, è stato congelato e come gap filler sono stati acquistati 700 M113 dagli stock in surplus dell'US Army. Sempre all'US Army, la Grecia starebbe guardando per l'acquisizione di carri M1 A1 Abrams usati ed elicotteri Black Hawk altrettanto usati (una diecina di macchine su un requisito originario di 40 elicotteri nuovi).

Il Portogallo non è stato da meno. Nel 2012, il Paese ha tagliato le tabelle organiche del Personale del 10% e ridotto i fondi per gli investimenti del 40%. A livello di programmi la conseguenza è stata la riduzione dell'ordine per 262 APC Pandur dall'austriaca Steyr e il congelamento delle consegne degli elicotteri NH90. Anche la Spagna, dopo anni d'impetuosa crescita economica si è trovata a dover fare i conti con una durissima crisi economica, con livelli di disoccupazione record, e con lo spettro del default. In questa situazione, nel 2012 la Difesa ha deciso di avviare una riduzione del personale – da attuare entro il 2025 ("Vision 2025") – pari a circa 15.000 uomini, di cui 10.000 a

carico dell'Esercito. L'Esercito perderà così due brigate e vedrà i suoi ranghi ridursi a 75.000 unità. A ciò bisogna poi aggiungere la riduzione delle spese per il procurement che in quattro anni sono precipitate da oltre 2 miliardi di euro a poco meno di 500 milioni di euro. Un livello di spesa che sta pesantemente mettendo a rischio diversi programmi, a cominciare dall'acquisizione del tribolato aereo da trasporto europeo A400M. Ma tagli vanno registrati anche in paesi "virtuosi" per eccellenza come Olanda, dove il budget per la Difesa è sceso nel 2012 di 700 milioni di euro, e in Svezia, dove i militari dovranno risparmiare 300 milioni di euro tra il 2012 ed il 2013.

Nell'ambito di questa tendenza, i maggiori paesi europei (Regno Unito, Francia e Germania, lasciando all'Italia lo spazio per un'analisi più approfondita nel [capitolo 3](#)), come, peraltro, già anticipato, non hanno fatto eccezione.

A partire dall'autunno 2010, nel Regno Unito il MoD (Ministry of Defence) ha annunciato una riduzione delle spese per la Difesa tra il 2011 ed il 2014 pari al 7,5%. I lineamenti del nuovo corso sono stati poi condensati nella SDDR ([Strategic and Security Defense Review](#)³) dell'autunno 2010 e confermati nei fatti nei bilanci del bilancio successivo.

Le conseguenze sullo strumento militare britannico saranno pesanti. La consistenza organica del British Army verrà ridotta da 102.000 a 82.000 uomini, per un totale di 17 reparti che verranno smantellati. Il grosso delle riduzioni verrà attuato tra il 2013 ed il 2015, mentre la nuova struttura del British Army andrà a regime nel 2018. Allo stesso tempo verrà, di fatto, raddoppiata la consistenza della Riserva, che passerà dagli attuali 15.000 uomini a 30.000, e migliorata la sua capacità di dispiegare truppe più integrabili ed interoperabili con le unità di prima linea. Il processo di ridimensionamento del British Army vedrà lo smantellamento di cinque battaglioni di fanteria, tre reparti del Royal Engineering, su 14, e altri tre, su 15, del Royal Logistics Corps. Verranno inoltre tagliati due reparti dell'Armoured Corps ed uno ciascuno del Royal Electrical and Mechanical Engineers, dell'Army Air Corps, del Royal Artillery ed un reparto di Polizia Militare.

A livello dottrinale, la ristrutturazione mira a creare un Esercito con una struttura più adattabile e integrata, basata su due tipologie di forze, ovvero una Reaction Force ed una Adaptive Force. La Reaction Force dovrà essere in grado di enucleare Battle Group

³ http://en.wikipedia.org/wiki/Strategic_Defence_and_Security_Review

meccanizzati/corazzati o aereoportati/d'assalto aereo come capacità di pronto intervento e dall'alto potenziale deterrente.

Questa forza consisterà di tre brigate meccanizzate/corazzate, definite AIB (Armoured Infantry Brigade), e della 16^a Air Assault Brigade, inquadrata in una struttura di comando di livello divisionale. Ciascuna AIB sarà composta da tre pedine di manovra: un reggimento carri, su tre squadroni con 18 Challenger 2 ciascuno, e due battaglioni di fanteria meccanizzata, su tre compagnie fucilieri con 14 veicoli blindati da combattimento Warrior ammodernati ciascuna.

L'organico sarà completato da un battaglione di fanteria pesante mobile su tre compagnie fucilieri su MRAP Mastiff, ed un reggimento di cavalleria, basato su tre squadroni con 16 veicoli CVR-7 da rimpiazzare poi con i blindati Ascod configurati per il requisito [FRES](#)⁴ Scout-SV (Specialised Vehicle). Il supporto logistico sarà garantito dalla 101^a Brigata Logistica.

Ad un più basso livello di prontezza operativa, opererà, invece, l'Adaptable Force, alimentata sia con elementi regolari che con elementi della Riserva. Il compito dell'Adaptable Force sarà generare forze aggiuntive per operazioni, a più lunga durata, di stabilizzazione o da impiegare in ambienti [PSO \(Peace Support Operations\)](#)⁵ più permissivi. Queste unità, inoltre, avranno il compito dell'addestramento e del mentoring delle Forze Armate di paesi amici e del presidio delle basi permanenti britanniche a Cipro, nelle isole Falklands e in Brunei. L'Adaptable Force sarà basata su sette brigate di fanteria alimentate, come già ricordato, sia da personale della Riserva sia da truppe regolari, inquadrata in un comando di livello divisionale. Secondo i piani, l'obiettivo è quello di poter arrivare a dispiegare fino al 30% di personale della Riserva in un'operazione a lunga durata.

Le brigate della Adaptable Force saranno basate su tre tipologie diverse di unità base. Reggimenti di cavalleria leggera, su tre squadroni con, ciascuno, 16 veicoli Jackal, battaglioni protetti mobili, basati su tre compagnie fucilieri equipaggiate con veicoli

⁴ http://en.wikipedia.org/wiki/Future_Rapid_Effect_System

⁵ Nuove minacce ed esigenze di protezione per uomini e mezzi: L' approccio italiano alle PSO e l'elaborazione di una futura strategia nazionale di counter insurgency di Fabrizio Coticchia (Ce.Mi.S.S: 2009)

http://www.difesa.it/SMD/CASD/Istituti_militari/CeMISS/Pubblicazioni/News206/2009-12/Pagine/Nuove_minacce_ed_esigenze_di_10787insurgency.aspx (ultima visita 2012 10 30)

Foxhound, e battaglioni leggeri di fanteria su tre compagnie fucilieri. Il supporto logistico sarà garantito dalla 102 Brigata Logistica.

Per quanto riguarda le altre FA, le linee del ridimensionamento sono già tutte più o meno note. La Royal Navy perderà, almeno per dieci anni, la componente di volo imbarcata ad ala fissa, dopo la decisione di mettere a terra tutti gli Harrier, compresi i GR9 di recente ammodernamento, acquistati poi da "lungimiranti" Marines, in attesa dell'ingresso in servizio dei JSF/F-35. Dopo il decommissionamento di Invincible e Ark Royal, la sola portaerei della Royal Navy rimasta in servizio, la Illustrious, è stata trasformata in portaelicotteri, ma dovrebbe essere ritirata dal servizio nel 2014. Le due nuove portaerei CVF, HMS Queen Elizabeth (attualmente in costruzione) e HMS Prince of Wales, saranno ambedue realizzate: la prima entrerà in servizio come portaelicotteri nel 2016 e sarà posta in riserva e disponibile per la vendita quando, nel 2020, farà il suo ingresso in servizio la HMS Prince of Wales. Quest'ultima dovrebbe operare con lo skyjump. Il condizionale è d'obbligo perchè, dopo l'ennesima giravolta, gli inglesi hanno deciso di rioptare per questa soluzione, e non più, pertanto, per le catapulte come era stato stabilito dalla Strategic and Security Review 2010, e, dunque, sono ritornati ancora una volta sull'F-35 B STOVL.

Una decisione giustificata dal nuovo Governo conservatore, con l'esorbitante costo delle catapulte del sistema di lancio degli aerei che rischiava, letteralmente, di far esplodere il costo complessivo delle navi, mettendole, di fatto, a rischio.

Peraltro, il "ritorno" all'F-35B potrebbe anche far recedere il Regno Unito dalla decisione di dispiegare una sola portaerei, schierando, così, in tale ruolo anche la Queen Elizabeth, oltre che la Prince of Wales. Probabilmente, il reale destino delle portaerei britanniche si capirà solo dopo il 2015. Del resto il Regno Unito, nella fattispecie, ci ha già abituato a giravolte clamorose come nel 1982, quando la Guerra delle Falklands obbligò la Royal Navy a recedere dalla decisione annunciata solo pochi mesi prima di dismettere le portaerei.

Per quanto riguarda la componente aerea, della decisione di mettere a terra tutti gli Harrier abbiamo già detto. Ancora da chiarire è l'effettivo numero di F-35 che verranno acquistati, ma questo sarà molto lontano da quanto pianificato originariamente. Sul fronte elicotteristico, è da menzionare il differimento nel tempo del programma di acquisizione dei nuovi elicotteri da trasporto CH-47F Chinook. Nelle intenzioni iniziali, le macchine

avrebbero dovuto essere consegnate tutte entro il 2013, ma adesso pare che il completamento delle forniture avverrà non prima del 2014 o 2015.

Anche in Francia, nel 2012 il peso della crisi ha iniziato a farsi sentire. Nel Paese d'Oltralpe, infatti, fino al 2011, i tagli alla Difesa erano stati tutto sommato contenuti. Anzi, il bilancio previsionale 2012 aveva fatto registrare un aumento di 550 milioni di euro, attestandosi sui 31,7 miliardi di euro (39,3 miliardi di euro con le pensioni), pari ad un 1,9% del PIL. Un incremento di 500 milioni di euro, del quale avevano beneficiato soprattutto le spese di esercizio, reso possibile grazie alla vendita delle frequenze radio di proprietà della Difesa. Grazie a queste disponibilità, i maggiori programmi di ammodernamento non hanno subito ridimensionamenti significativi, ma soltanto alcune rimodulazioni.

Tuttavia, con il cambio di "inquilino" all'Eliseo, e l'aggravarsi della crisi, anche la Francia è stata costretta a rimettere mano allo strumento militare. Secondo le prime informazioni rese note, il bilancio 2013 prevede una riduzione del 7,5% (circa 1,5 miliardi di euro in termini monetari) rispetto al 2012, e la pianificazione di un ulteriore taglio del 4% nel 2014 e nel 2015, con una ridimensionamento degli organici del personale che potrebbe aggirarsi sulle 50.000 unità, tra militari e civili. Già in campagna elettorale del resto, il presidente Hollande aveva annunciato che anche la Difesa avrebbe dato il suo contributo al contenimento delle spese con un "dimagrimento" della propria struttura.

Tornando ai numeri, l'allocazione finanziaria per il 2013 è inferiore di 2,6 miliardi di euro rispetto a quanto previsto dalla pianificazione quinquennale stabilita nel 2009.

Questa riduzione provocherà una rimodulazione di alcuni programmi, anche se al momento in cui scrivevamo, il quadro non era ancora stato definito. Probabilmente, potrebbe essere ritardato il programma Scorpion, l'equivalente francese del "nostro" Forza Nec, ed analoghi ritardi potrebbero subire le nuove fregate in cooperazione con l'Italia [FREMM](http://it.wikipedia.org/wiki/Classe_FREMM)⁶ e la consegna degli elicotteri NH90. Delle conseguenze "pesanti" ci saranno anche sull'addestramento. Solo per fare un esempio, per quanto riguarda l'Esercito, già negli ultimi due anni la media annuale di giorni dedicata all'addestramento ed alla preparazione si era ridotta da 150 giorni a 111. E nel 2013 è possibile che si scenda ancora di più.

⁶ http://it.wikipedia.org/wiki/Classe_FREMM

Con questi presupposti non c'è, pertanto, alternativa, se si vuole mantenere un minimo di qualità, alla contrazione delle tabelle organiche. In tal senso fa impressione il solo ricordare che il [Libro Bianco 2008](#)⁷ prevedeva la capacità per l'Esercito di proiettare una task force di 30.000 uomini, con ulteriori 5.000 uomini dispiegabili in un'operazione simultanea, e di tenere impegnati altri 10.000 uomini per la protezione del territorio nazionale. Come già annunciato dal Capo di Stato Maggiore dell'Esercito, generale Bernard Ract-Radoux, questo livello d'impegno potrebbe non essere più mantenuto e, con esso, la capacità delle Forze Armate francesi di sostenere in autonomia un'operazione ad alta intensità nell'ambito di un conflitto a carattere regionale.

Per chiudere il quadro dei maggiori paesi europei, soffermiamoci sulla Germania, dove è già entrata nel vivo la ristrutturazione del Bundeswehr, annunciata nell'estate 2010, che prevede il passaggio dal modello "misto" al modello professionale. La riduzione degli organici è in corso e questa, come noto, dovrà portare ad un livello per tutte e tre le Forze Armate di 175.000 uomini, contro i 220.000 del 2011, nei prossimi anni. Il più colpito sarà l'Esercito, la cui consistenza organica dovrebbe scendere a circa 60.000 unità. Da un punto di vista organizzativo, non è ancora chiaro con quale struttura l'Esercito uscirà da questo processo di ridimensionamento. Quel che certo è che anche l'Esercito tedesco vedrà al centro della propria trasformazione, come unità organica di riferimento, la Brigata. In particolare, si sta parlando della riformulazione della struttura in un'articolazione su sei brigate "multiruolo", ciascuna dotata di tre/quattro pedine da combattimento (contro le due pedine da combattimento della struttura attuale) - assalto aereo, con una componente elicotteristica di supporto, fanteria leggera ed elemento corazzato/meccanizzato – più la 1ª Brigata Aeromobile e la Brigata Franco-Tedesca. Il supporto di artiglieria, invece, in controtendenza rispetto a quanto maturato negli USA e adesso in Europa, verrà concentrato a livello divisionale. A livello di comando, infine, verranno mantenuti solo tre comandi di divisione.

Per quanto riguarda gli equipaggiamenti, verranno in pratica ridotti gli ordinativi di tutti i principali programmi di acquisizione in corso. Dal velivolo da trasporto A400M, ai carri Leopard, agli obici semoventi PzH2000, alla flotta di aerei Tornado ecc.. In alcuni casi, come, per esempio, per gli elicotteri d'attacco Tiger, gli ordinativi verranno ridotti di ben la metà.

⁷ http://www.senato.it/documenti/repository/dossier/studi/2008/Dossier_028.pdf

La tendenza fin qui delineata è presumibile che, almeno fino al 2015, non si invertirà– e in generale occorreranno ancora diversi anni prima che i paesi colpiti dalla crisi possano tornare ai livelli dei primi anni Duemila - a discapito delle effettive capacità dell'Europa di svolgere un ruolo sempre più importante in campo internazionale. Da qui l'esigenza, ormai irrinunciabile, per l'Europa e per la NATO, nella sua componente europea, di mettere a fattore comune risorse e capacità, condividere assetti e sviluppare iniziative di acquisizione, gestione e supporto di sistemi comuni.

1.2 Capacità e gap

Il gap che separa i paesi europei dagli USA in termini di spese per la Difesa è a tutt'oggi enorme. Dal 2001 al 2011 le spese complessive, prendendo in considerazione 37 paesi europei, quindi non solo quelli aderenti all'Agenzia Europea per la Difesa (le cui spese per la Difesa nel 2009 hanno totalizzato 194 miliardi di euro), sono diminuite da 251 miliardi di euro a circa 200 miliardi di euro. Una riduzione del 2% l'anno che rappresenta un vero e proprio trend negativo, preesistente e indipendente dall'attuale crisi economica.

Il requisito stabilito dall'Alleanza Atlantica di un rapporto tra budget per la Difesa e PIL del 2% è ormai diventato un miraggio. Il ridimensionamento degli stanziamenti si è registrato in tutte le categorie. Le spese per il procurement, che nel caso comprendono anche le spese per R&S, sono diminuite, sempre avendo come riferimento gli anni tra il 2001 ed il 2011, da 42,6 a 35 miliardi di euro, quelle per il personale da 127,2 a 100 miliardi di euro, le spese di esercizio, che includono addestramento, manutenzione e mantenimento, quindi le spese necessarie a garantire l'efficienza degli strumenti militari, da 51,4 a 45 miliardi di euro, mentre le spese per le infrastrutture militari sono anche queste scese da 7,1 a 4 miliardi di euro. Il trend ha fatto segnare ulteriori diminuzioni anche nel 2012.

Le spese in ricerca e sviluppo sono calate del 16,5%, dai 12,3 miliardi di euro del 2001 a meno di 10 miliardi di euro del 2011. E sono proprio queste a costituire la vera e propria nota dolente dell'Europa se si considera che gli USA, da soli, nel 2012 hanno speso nel medesimo settore circa 70 miliardi di dollari (una cifra che però comprende anche le spese per coprire i costi dei test e dei collaudi dei sistemi).

Più della metà di quanto l'Europa spende per la Difesa riguarda Francia, Germania e Regno Unito, con un totale complessivo di poco più di 100 miliardi di euro. Se diamo un'occhiata alle categorie, Francia e Regno Unito, nel 2011, hanno speso circa 18 miliardi nel procurement, ai quali vanno aggiunti i 5 miliardi della Germania. Sempre Francia e Regno Unito da sole rendono conto per il 64,8% di tutta la spesa europea in ricerca e sviluppo, ma se a questi due paesi aggiungiamo anche Germania, Italia e Spagna la percentuale arriva addirittura al 93,7%.

A guidare la classifica delle spese in R&S è la Francia con circa 4 miliardi di euro (valori 2009), seguita appunto dal Regno Unito, con oltre 2 miliardi di euro.

Inutile ricordare i numeri americani. Il Pentagono, che nell'ottica delle misure di contenimento del deficit federale prese dall'amministrazione Obama, che per la Difesa prevedono nei prossimi dieci anni un taglio di 487 miliardi di dollari e la riduzione di quasi 100.000 effettivi, spende comunque ancora ben oltre 600 miliardi di dollari. Per il budget relativo all'anno fiscale 2013 l'Amministrazione Obama ha richiesto uno stanziamento di 525 miliardi di dollari, come budget base, a cui devono essere aggiunti 88 miliardi di dollari per il finanziamento degli impegni militari all'estero (fondi che tradizionalmente comprendono anche l'acquisizione di nuovi mezzi). Per un totale di 613 miliardi di dollari, rispetto ai 646 miliardi dell'anno fiscale 2012.

Di questi, come già ricordato, ci sono 70 miliardi per le spese di ricerca e sviluppo, ai quali ne vanno aggiunti quasi 40 per il finanziamento di programmi "black" e "covert".

Cifre astronomiche fuori da qualunque termine di paragone. Se guardiamo alle capacità strategiche e di proiezione il quadro è desolante. Gli Stati Uniti possono mettere in campo 11 gruppi di battaglia portaerei, mentre l'Europa, in attesa della futura portaerei britannica, può rispondere solo con la De Gaulle e le due portaerei leggere, la Juan Carlos spagnola e la Cavour italiana, considerando la rinuncia della Royal Navy alle portaerei per i prossimi 15 anni.

Nel settore anfibio va un po' meglio anche se i numeri vanno letti in un certo modo.

Le 15 unità anfibe di vario tipo delle marine europee principali, infatti, se paragonate alle altrettante unità dell'US Navy, non reggono complessivamente il confronto. Alcune di queste, come le italiane San Giorgio/San Giusto, sono unità di piccolo tonnellaggio, la metà della media di unità del genere, e, in generale, le unità anfibe europee non hanno, a differenza delle americane Tarawa e Wasp, la capacità di operare con velivoli ad ala fissa.

Per quanto riguarda le capacità aeree, il raffronto è ancora impietoso. L'Europa non ha bombardieri strategici e neanche velivoli di quinta generazione con capacità stealth.

Gli USA, invece, sono avanti anni luce con B-2, B-1 e F-22, aerei il cui impiego garantisce una capacità di moltiplicazione ed una superiorità enorme, in particolare nei conflitti ad alta intensità e in quei contesti in cui, inizialmente, è necessario disabilitare le difese antiaeree ed il sistema di comando e controllo dell'avversario per assicurarsi la completa libertà di manovra. Questa capacità "di pregio" conferisce agli Stati Uniti un vantaggio significativo

rispetto a potenziali avversari e, allo stesso tempo, la possibilità di tenere dipendenti gli alleati che, della stessa capacità, sono sprovvisti.

Il programma F-35 va esattamente in questa direzione, laddove anche a paesi partner di primo livello del programma come l'Italia è precluso l'accesso alla tecnologia stealth. Senza dimenticare UAV e UCAV, fondamentali in campo ISR (Intelligence Surveillance Reconnaissance), settore in cui gli americani sono precursori e dove ancora progetti europei veri stentano a decollare.

Non a caso per il programma NATO AGS (Alliance Ground Surveillance) è stata selezionata una piattaforma americana come il Global Hawk, ampiamente operativa e matura tecnologicamente. Ma lo stesso vale anche per le capacità spaziali considerando che gli europei dipendono dal GPS, una costellazione satellitare di proprietà del Pentagono, per la geolocalizzazione e la guida del munizionamento, e dai numerosi satelliti spia, gestiti dal National Reconnaissance Office, per le attività IMINT (Imagery Intelligence), indispensabili nella pianificazione e nella condotta di campagna aeree.

1.3 Le lezioni della guerra di Libia

Con la [guerra di Libia \(anno 2011\)](#)⁸, per la prima volta negli ultimi anni, i Paesi europei hanno assunto un ruolo di primo piano in una campagna militare. Dopo il “disastro” dei Balcani, dove, invece, fu un paese non europeo ad assumere un ruolo di primo piano, ovvero gli Stati Uniti, l’Europa ha agito in prima persona per la risoluzione della crisi e per il cambiamento di regime. Un tabù il solo pensarlo, fino a pochi anni fa. La condotta delle operazioni è stata per la gran parte assunta da Francia, Regno Unito ed Italia e sono stati questi tre paesi a condurre in pratica il 90% delle missioni contro obiettivi in territorio libico. L’operazione Unified Protector ha così dimostrato che, nell’ambito della NATO, i paesi europei potevano muoversi anche senza gli Stati Uniti e ottenere lo stesso il risultato, leggi la rimozione del regime di Gheddafi. Questo in linea generale. Nella realtà le cose sono andate in modo diverso come la stessa NATO ha reso noto in un **Report** rilasciato a maggio 2012 dal Joint Analysis & Lessons Learned Centre ([JALLC](#)⁹).

Ebbene, secondo questo documento che, peraltro, ha ripreso quanto già era emerso nei mesi precedenti da diverse fonti, la campagna di Libia ha evidenziato delle problematiche rilevanti. Più di ogni altra cosa, il Report ha mostrato come gli Stati Uniti, pur giocando un ruolo di secondo piano nella crisi, abbiano dato alla campagna aerea un apporto senza il quale la sua conduzione non sarebbe stata possibile, soprattutto nelle fasi iniziali della campagna aerea, prima che la “palla” passasse ufficialmente alla NATO. Nelle prime ore di guerra, infatti, le navi americane hanno lanciato oltre 100 missili Tomahawk – una capacità che i paesi europei, Regno Unito escluso, non hanno – contro centri di comando e controllo e siti della difesa antiaerea. Sempre nei primi giorni, gli americani hanno messo in campo anche i bombardieri B-2, che hanno effettuato direttamente missioni da [Whiteman](#)¹⁰, e F-16CJ per missioni SEAD (= Suppression of Enemy Air Defense - Soppressione della Difesa Aerea Nemica).

Grazie a questo apporto, sin dalle prime ore della campagna aerea è stato possibile disabilitare il network integrato di difesa antiaerea libico e garantirsi così la supremazia nello spazio aereo. La NATO senza gli americani non avrebbe potuto mettere fuori combattimento le difese libiche in così poco tempo. Mancavano, infatti, gli aerei SEAD

⁸ http://it.wikipedia.org/wiki/Intervento_militare_in_Libia_del_2011

⁹ <http://www.jallc.nato.int/>

¹⁰ <http://www.whiteman.af.mil/>

dedicati, con l'eccezione dei pochi Tornado ECR italiani e tedeschi (la Germania, però, non ha partecipato alle operazioni aeree e, inizialmente, neanche l'Italia), e assetti strategici, quali, appunto, i già ricordati Tomahawk.

Ma anche nel seguito della campagna, con l'avvio dell'operazione Unified Protector, l'apporto americano è stato determinante, soprattutto in alcuni settori.

Partiamo dal munizionamento. Su 7.700 bombe e missili "intelligenti" sganciati sulla Libia, oltre l'80% erano americani. Dopo poco tempo, infatti, i paesi NATO aveva già esaurito i loro stock di armamento di precisione tanto che è stato necessario ricorrere ai depositi americani di Camp Darby, il mega hub logistico statunitense tra Pisa e Livorno.

Lo stesso discorso vale per le operazioni ISTAR (Intelligence Surveillance Target Acquisition and Reconnaissance) per la quali gli americani hanno, di fatto, fornito la quasi totalità degli assetti spaziali e aerei, pilotati e non. Anche nel campo dell'aviorifornimento, il supporto statunitense è stato decisivo. L'USAF, difatti, ha messo a disposizione l'80% degli aerei dedicati in un contesto dove, data la lunghezza delle rotte, erano richiesti una media di due/tre rifornimenti in volo e, dunque, un numero molto alto di avio-cisterne.

Questo problema, peraltro, è stato accentuato dal fatto che i VC-10 e i Tristar della Royal Air Force sono tuttora in fase di ritiro, senza che ancora siano entrati in servizio i nuovi A330 MRRT, e dal fatto che la flotta di avio-rifornitori francesi è in via di ammodernamento tanto che la sua utilizzabilità durante la campagna di Libia è stata eccezionalmente bassa.

A tutto questo bisogna aggiungere un'altra preoccupante serie di mancanze identificate dal Report, ovvero la "penuria" di specialisti nella pianificazione delle missioni e nell'analisi degli obiettivi, la scarsa condivisione di informazioni tra gli alleati, le carenze nella pianificazione logistica e, financo, il poco personale in grado di capire e parlare arabo.

Ma nel conto, il Report ha messo anche l'alto numero di civili uccisi nei raid NATO.

E questo, a dispetto delle intenzioni dichiarate dell'operazione Unified Protector che, appunto, riguardavano proprio la protezione dei civili.

2

Titolo del Capitolo 2

2.1 La regolamentazione giuridica del mercato e le specificità nazionali

Il mercato della Difesa europeo presenta un carattere frammentario e ancora oggi rappresenta la più vistosa eccezione al mercato economico comune. In questo campo, infatti, prevalgono ancora le specificità e le sensibilità nazionali. L'elevato valore tecnologico e strategico del settore ha da sempre reso gli stati membri restii a sottoporlo a regole sopranazionali e, in generale, a condividere le capacità di cui dispongono.

Alla base di tutto c'è l'articolo 296 del Trattato di Maastricht, rinumerato art.346 nel Trattato di Lisbona, che permette agli Stati membri di derogare alle normative del mercato interno se ritengono ciò necessario per tutelare la propria sicurezza nazionale. L'uso estensivo di questa deroga, spesso invocata in modo automatico, ha contribuito a lasciare pressoché inalterata la base nazionale e protezionistica su cui poggia il mercato della difesa in Europa, mantenendone di fatto la caratteristica specificità rispetto agli altri segmenti del mercato comune europeo. L'abuso è stato aiutato dalla mancanza di un regime ad hoc per gli appalti pubblici dei beni militari che garantisse le cautele e le garanzie necessarie a tali prodotti, senza per questo ostacolarne il commercio.

In particolare, l'Articolo, prevede che:

“nessuno stato membro è tenuto a fornire informazioni la cui divulgazione sia dallo stesso considerata contraria agli interessi essenziali della propria sicurezza e che ogni stato membro può adottare le misure che ritenga necessarie alla tutela degli interessi essenziali della propria sicurezza e che si riferiscano alla produzione o al commercio di armi, munizioni e materiale bellico”.

Fin dagli anni '90, si sono susseguite in Europa varie iniziative, sia a livello intergovernativo che comunitario, per cercare di ovviare a questa vistosa eccezione, anche se i risultati non sono stati soddisfacenti. I motivi che hanno spinto molti Stati membri a considerare una maggiore integrazione nel campo della difesa non solo auspicabile, ma necessaria, per lo sviluppo coerente della Politica Estera e di Difesa Europea (PESD) e dell'Europa in senso più ampio, sono molteplici: la volontà di dotare la PESD di mezzi credibili che consentissero all'UE di condurre operazioni militari, il bisogno di dotarsi di capacità interoperabili, i limitati bilanci della Difesa e la crescente concorrenza esterna.

Un primo passo in questa direzione è stata la Lol (Letter of Intent), firmata dai ministri della Difesa di sei Stati membri dell'Ue - Francia, Germania, Italia, Spagna, Svezia e Regno Unito - il 6 luglio 1998. Il documento aveva lo scopo di sviluppare misure che facilitassero la ristrutturazione dell'industria dell'Aerospazio e della Difesa e la mettessero quindi nelle condizioni di affrontare meglio la concorrenza americana (e non solo) e di migliorare l'efficienza degli investimenti nel settore. Alla Lettera è seguita la firma, il 27 luglio del 2000, dell'Accordo Quadro (Framework Agreement, FA), un trattato internazionale che consolidava i risultati ottenuti con la Lol. L'attuazione dell'Accordo, entrato in vigore il 2 ottobre 2003, è stata affidata ad intese applicative, studiate all'interno di sei sottocomitati creati per altrettante aree di intervento: sicurezza degli approvvigionamenti; procedura di trasferimento e di esportazione; trattamento delle informazioni tecniche; ricerca e tecnologia; sicurezza delle informazioni classificate; armonizzazione dei requisiti militari. Attraverso le intese applicative, i governi coinvolti si impegnavano poi ad agire in conformità a un regime condiviso e sufficientemente omogeneo nelle aree summenzionate. Un passo molto importante, nell'area delle procedure di trasferimento ed esportazione, è stato compiuto con l'introduzione della Licenza Globale di Progetto (LGP), per permettere automaticamente - tra i soli stati firmatari - tutti i trasferimenti necessari per l'attuazione di programmi di armamento in cooperazione e la vendita di prodotti finali.

Da allora, è venuta quindi meno la necessità di ottenere autorizzazioni specifiche volta per volta, sia nel caso di un utilizzo militare del bene da parte di uno degli stati partecipanti, sia che si trattasse di società transnazionali, sia, infine, nel caso in cui il trasferimento avvenisse all'interno di un programma di cooperazione.

Un altro passo in questa direzione è stata la formazione, nel 2004, dell'Agenzia Europea per la Difesa (European Defence Agency, EDA). L'EDA opera sotto l'autorità e il controllo del Consiglio e la sua missione consiste nel fornirgli supporto nell'espletamento dei compiti in ambito PESD. L'agenzia è una struttura intergovernativa di cui fanno parte tutti gli stati membri dell'UE, tranne la Danimarca. Ha lo scopo di definire e soddisfare le capacità necessarie alla PESD attraverso progetti di integrazione.

Il mandato dell'Agenzia copre quattro aree:

- armonizzazione dei requisiti militari e coordinamento con tutte le istituzioni competenti (dentro e fuori dall'Unione Europea);
- promozione della cooperazione nel campo degli armamenti attraverso l'individuazione e la diffusione delle migliori pratiche che possano assicurare un approvvigionamento efficiente, anche in termini di costi;
- rafforzamento della base tecnologica e industriale della difesa a livello europeo e creazione di un mercato europeo degli armamenti (promuovendo a tal fine anche l'applicazione delle disposizioni maturate in ambito Lol a tutti i paesi dell'Ue);
- miglioramento dell'efficacia delle attività nel settore ricerca e tecnologia (R&T) e gestione dei contratti relativi ai programmi di ricerca svolti in cooperazione.

Per quanto riguarda quest'ultimo importante aspetto, nel 2006 è stato deciso il lancio del primo programma europeo di R&S, con un valore di 55 milioni di euro, gestito interamente dall'Agenzia. Dopo di allora ne sono seguiti altri, anche se il problema resta la limitatezza dei budget annuali a disposizione dell'Agenzia, che di fatto rischia di rimanere ancora oggi un monumento a se stessa.

Sempre in questo quadro è stato definito anche il Codice di Condotta (volontario, intergovernativo e non vincolante) sugli acquisti di equipaggiamenti militari, teso ad introdurre una maggiore trasparenza e concorrenza negli appalti pubblici della difesa.

Il Codice è stato sottoscritto il 21 novembre 2005 ed è entrato in vigore il 1° luglio 2006, dopo essere stato sottoscritto da tutti gli Stati Membri dell'UE, (esclusa la Danimarca che

non partecipa all'EDA). Esso racchiude una serie di principi, fra i quali il trattamento legale ed uniforme dei fornitori, la trasparenza, la responsabilità e i benefici reciproci.

Gli stati che aderiscono al Codice sono invitati ad informare l'EDA ogni volta che nell'acquisto di equipaggiamenti militari invocano l'art. 296 del Trattato di Maastricht per derogare dalle regole comunitarie. È previsto che l'agenzia svolga un ruolo di supervisione, pubblicando un rapporto annuale in cui identificherà eventuali abusi o comportamenti incoerenti. Gli Stati si sono anche impegnati a comunicare eventuali aiuti di stato erogati alle industrie della difesa nazionali. Lo scopo è di rendere trasparente una pratica che può comportare favoritismi sleali a scapito delle altre industrie europee.

In materia di gestione dei programmi di cooperazione internazionale va ricordato anche l'OCCAR (Organisation Conjointe de Coopération en matière d'Armement), organismo nato nel 1996 dalla firma di un accordo (Administrative Agreement) tra i ministri della Difesa di Francia, Germania, Italia e Regno Unito, seguito due anni dopo dalla firma di un trattato, Convenzione OCCAR, a cui si sono poi aggiunti la Spagna e il Belgio.

La Convenzione ha dotato l'OCCAR di personalità giuridica.

Di recente, l'UE ha compiuto un ulteriore passo in avanti cercando di restringere il campo di applicazione dell'articolo 346 e riportarlo entro l'ambito originario di eccezione. Nel 2006, in una Comunicazione Interpretativa, la Commissione ha ribadito che l'articolo si applica solo all'acquisizione di equipaggiamento specificamente designato per usi militari e quando l'eccezione è richiesta per la protezione di interessi di sicurezza essenziali comprovabili dal singolo stato membro. In particolare, la Commissione voleva ribadire che, salvo eccezioni, il mercato comune europeo comprende anche il settore della Difesa, mentre in passato la stessa Commissione aveva chiuso un occhio sugli abusi da parte degli stati membri, favorendone così un atteggiamento spesso protezionistico e particolaristico. Con questa Comunicazione, la Commissione ha di fatto preannunciato un cambio di rotta di cui gli stati membri avrebbero dovuto tener conto per evitare il proliferare delle procedure di infrazione e la conseguente perdita della loro credibilità all'interno dell'Unione Europea.

Nel 2009, invece, con una Direttiva, esecutiva ad agosto dello stesso anno, ha stabilito nuove regole in materia di acquisizione – nuovi principi di non discriminazione, minimo di

tre concorrenti per gara, rispondenza tra prezzi e prestazioni ecc. - con l'obiettivo di aprire ancor di più il mercato europeo della Difesa alla competizione. La Direttiva, però, non si applica a ogni programma di cooperazione internazionale che includa stati non membri dell'UE e non copre contratti concessi da NATO o OCCAR o in paesi terzi, nell'ambito di missioni fuori area, o a settori quali l'intelligence.

In questa direzione va anche l'emanazione di un'altra Direttiva del 2009, la n.43, per la semplificazione del sistema di licenze all'export tra i paesi europei. Secondo alcune stime, infatti, i costi delle procedure burocratiche, di trasferimenti, licenze ecc, assommerebbero ad una cifra compresa tra i 400 milioni e i 3 miliardi di euro l'anno. In particolare, la Direttiva ha creato un nuovo sistema che, per la gran parte, non richiede più licenze singole per l'export dei beni relativi alla Difesa tra i paesi europei, ma una semplice pre-autorizzazione.

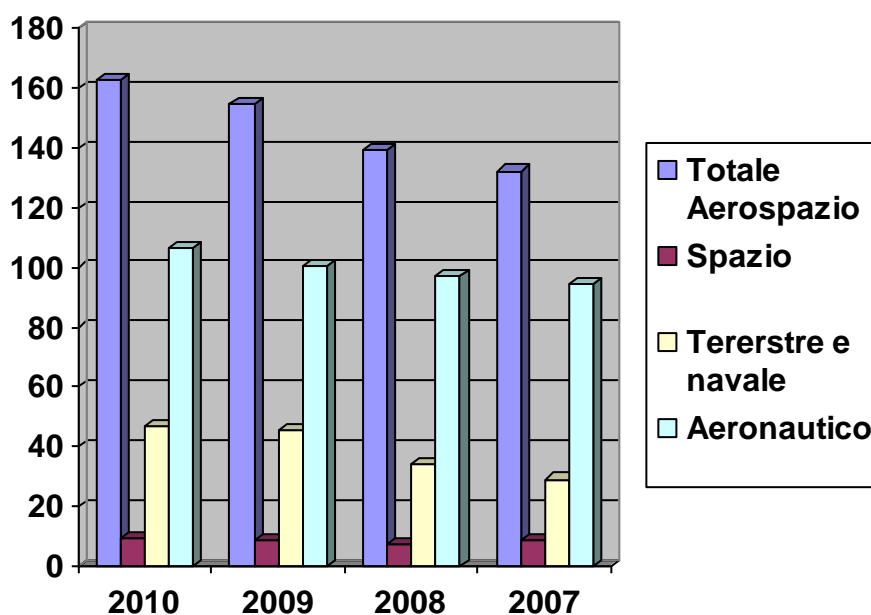
Nel complesso alcuni progressi nel settore della regolamentazione sono stati fatti, ma questi non bastano ancora per favorire effettivamente un autentico sviluppo delle iniziative di integrazione in materia di Difesa. In particolare, un grande problema restano le troppe eccezioni previste dalle ultime Direttive emanate dall'UE e la limitatezza del budget a disposizione dell'EDA. Nel 2011, questo ha superato di poco i 30 milioni di euro. Una cifra irrisoria, appena sufficiente per coprire le spese di staff e del personale e, in genere, i costi del mantenimento organizzativo. Con questo livello di disponibilità economiche è impossibile lanciare e portare avanti, su base "comunitaria", grandi programmi di ricerca, sviluppo ed ingegnerizzazione in grado di fare da volano.

Allo stesso tempo, l'EDA, potrebbe giocare un ruolo utile nell'armonizzazione dei requisiti dei paesi partner di un programma, ma anche in questo campo, l'Agenzia non ha di fatto poteri ed il tutto viene lasciato, al solito, alle contrattazioni tra i singoli governi e le singole forze armate.

2.2 Il settore aerospaziale

Nel 2010, l'industria Aerospaziale europea (oltre un terzo dell'industria mondiale) ha registrato ricavi per 162,9 miliardi di euro. Di questi, 106,6 miliardi hanno riguardato il settore aeronautico (militare e civile), 9,4 il settore spaziale e 46,5 miliardi il settore terrestre e navale.

Tabella. Ricavi dell'industria europea per settore (dati in miliardi di euro)



Fonte: ASD (AeroSpace and Defence) Industries Association of Europe

In generale, anche nel biennio successivo il settore ha continuato, nonostante la crisi, ad essere un importante pilastro dell'economia europea, in termini di produzione manifatturiera, tecnologia avanzata e di vantaggi per la bilancia commerciale grazie alla sua particolare propensione all'export. Aerospazio e Difesa, nel 2012, hanno infatti reso conto per circa il 3/5% delle esportazioni dell'UE assicurando un surplus commerciale compreso tra i 30 e i 40 miliardi di euro. L'export si è confermato fondamentale per la salute e la tenuta di tutto il comparto, generando oltre il 60% delle entrate. Nel 2012, il settore Aerospazio e Difesa europeo ha garantito circa 700.000 occupati.

Da un punto di vista della struttura, il settore Aerospaziale e della Difesa europeo, può essere suddiviso in almeno tre grandi comparti. Del primo comparto fanno parte una ventina di grandi aziende, quasi tutte con una forte impronta multinazionale o transnazionale. Tra queste EADS, BAE Systems, Finmeccanica e Thales, che rientrano allo stesso tempo tra le prime dieci aziende del mondo nel campo dell'Aerospazio. Inoltre, molteplici imprese europee (BAE Systems, Finmeccanica, Rolls Royce, Safran, Thales, Qinetiq, GKN, Meggit, Cobham) - al di là del perimetro continentale - controllano, a seguito di operazioni di acquisizione di capacità industriali estere, sussidiarie, in particolare in Nord America (con oltre 90 mila addetti e un giro d'affari di 14 miliardi di euro). Del secondo comparto, invece, fa parte un centinaio di aziende considerate medie, mentre, nell'ultimo comparto, rientrano una miriade di aziende specializzate, spesso fornitrici delle aziende del primo e secondo gruppo. Queste ultime sono quelle che più delle altre hanno risentito degli effetti della crisi.

Il settore più strutturato e dove si è assistito ad un più pronunciato processo di razionalizzazione è quello aeronautico, mentre nel settore navale e in quello terrestre, soprattutto in quest'ultimo, il mercato europeo si presenta ancora molto frammentato.

C'è da dire che nel complesso il quadro è ancora abbastanza desolante nonostante le fortissime ragioni che inducono aziende e stati a cooperare – riduzione dei costi di progetto ed economie di scala, interoperabilità e minore “sacrificabilità” dei programmi di cooperazione internazionali. Lo confermano i numeri, se è vero che nel 2009, degli oltre 32 miliardi di euro spesi in “Eurolandia” in nuove acquisizioni militari, 24,2 miliardi erano il frutto di programmi nazionali e 7,1 miliardi di programmi di cooperazione europea.

In termini percentuali stiamo parlando di un 78,8% a fronte del 18,9%. Le percentuali sono ancor più sbilanciate se guardiamo alle spese di ricerca e sviluppo, con oltre l'85% riguardante programmi di R&S a carattere nazionale.

Nel settore aeronautico la partnership più importante riguarda lo sviluppo e la progettazione del nuovo caccia Eurofighter Typhoon: un matrimonio tra paesi ed industrie europee ormai ultraventennale se si pensa che il prime contractor, il consorzio Eurofighter GmbH, fu fondato nel 1986 e che gli studi per la realizzazione di un nuovo caccia europeo, che ripettesse la proficua esperienza del Tornado, erano in corso già dalla fine degli anni Settanta.

Il requisito iniziale riguardava la fornitura di 250 velivoli per il Regno Unito, 250 per la Germania, 165 per l'Italia e 100 per la Spagna. In base a tali ordinativi si stabilirono anche le quote di lavoro per le aziende impegnate nel programma: 33% per British Aerospace (poi BAE Systems), 33% per la tedesca DASA (poi EADS Deutschland), 21% per Aeritalia, l'attuale AleniaAermacchi, ed il restante 13% per la spagnola Construcciones Aeronáuticas SA (CASA). Lo sviluppo successivo ha poi portato alla sensibile contrazione degli ordinativi fino alla situazione di oggi con, di fatto, l'interruzione delle forniture alla Tranche 3A di velivoli.

Oltre che dalle restrizioni finanziarie, e dai particolarismi politici, il programma è stato anche condizionato fortemente dalla concorrenza americana, laddove nei paesi dell'est Europa di nuova ammissione all'UE, o in altri contesti, in diverse occasioni si è preferito optare per velivoli quali l'F-16 o l'F-35, piuttosto che per il "caccia europeo".

Da un punto di vista industriale, ciascun capocomessa – AleniaAermacchi per l'Italia, BAE Systems per il Regno Unito, EADS/CASA per Germania e Spagna - realizza alcune componenti e poi assembla nei propri stabilimenti i velivoli per il cliente nazionale.

Per esempio, AleniaAermacchi realizza l'ala sinistra, i flaperoni esterni e la sezione posteriore della fusoliera e produce tutti i velivoli per l'Aeronautica Militare.

Oltre ad Alenia si calcola che siano quasi 200 le aziende italiane coinvolte nel programma – il "core" naturalmente è costituito dalle aziende del gruppo Finmeccanica – per un ritorno industriale di diversi miliardi di euro per tutto il sistema paese.

Spostandoci dal settore "fighter" al settore dei velivoli da trasporto, va menzionato il programma A400M che ha radunato le aziende e tutti i maggiori paesi europei, esclusa l'Italia, uscita dal programma per scegliere poi l'americano C-130J. Anche in questo caso, si tratta di un programma molto tribolato, la cui vita è stata afflitta da problemi tecnici di diverso tipo e ritardi tanto che il primo velivolo non dovrebbe essere operativo prima del 2014.

Restando nel settore aeronautico, più recente è il programma per l'UCAV (= Unmanned Combat Air Vehicle) europeo [nEUROn¹¹](#).

Il nEUROn nasce sulla base del progetto, lanciato ormai diversi anni fa dalla francese Dassault, Logiduc-3 per lo sviluppo e la realizzazione in tre step (AVE-D Petit Duc, AVE-C Moyen Duc e AVE Grand Duc) di un dimostratore di UCAV stealth.

Per ragioni di costi – in particolare per abbattere i non ricorrenti – la terza fase, originariamente denominata AVE Grand Duc, è stata poi aperta anche ad altri partner europei ed il programma è così diventato di cooperazione, anche se Dassault ne ha mantenuto la direzione ed un workshare attorno al 50%. Si sono così aggiunte all'azienda francese, la svizzera RUAG Aerospace, la svedese Saab, la greca EAB e la “nostra” AleniaAermacchi. L'obiettivo è la realizzazione di una serie di dimostratori tecnologici di UCAV per esplorare i concetti operativi sia di un nuovo velivolo non pilotato da combattimento, sull'esempio dell'X-45C e dell'X-47B americani, sia di un nuovo bombardiere stealth, da realizzare in un arco temporale compreso tra il 2020 ed il 2025.

Il programma, è giusto sottolinearlo, non porterà alla produzione di serie di nessun velivolo.

Grazie al programma nEUROn, le industrie europee hanno la possibilità di condividere expertise e tecnologie in un settore molto promettente come quello degli UCAV e, soprattutto, di continuare a lavorare assieme dopo che grandi cooperazioni come l'Eurofighter hanno raggiunto il loro picco imboccando la parabola discendente. AleniaAermacchi, entrata nel programma nel 2005, sta realizzando il sistema di controllo del tiro, l'air data system, il sistema elettrico, i sistemi di simulazione e curando l'integrazione della “weapon bay” per l'armamento, per una quota complessiva di lavoro che si aggira sul 20%. Un primo contratto del valore di 405 milioni di euro è già stato concesso per la progettazione e gli studi relativi alla stealthiness ed a copertura di una prima fase di test a terra. A gennaio 2012 il nEUROn è stato ufficialmente presentato nella base francese di Istres e, al momento in cui scrivevamo, era atteso il primo test in volo dell'aereo. Ciò detto, sugli UCAV torneremo abbondantemente nel [Capitolo 4](#)

¹¹ <http://www.dassault-aviation.com/en/defense/neuron/introduction.html?L=1>

2.3 La cantieristica

Il settore cantieristico europeo, civile e militare, rappresenta ad oggi solo il 3% del mercato mondiale, sopravanzato di gran lunga dai produttori asiatici: cinesi, coreani e giapponesi.

Nella maggioranza dei paesi interessati l'industria cantieristica è dominata da grandi imprese con più di 500 dipendenti. Su 241 cantieri, il 34% (80 cantieri) è costituito da gruppi cantieristici che rappresentano il 56% (87.100 addetti) del totale dell'occupazione diretta dei cantieri navali (154.872 addetti).

Aker Yards (con quasi 14.000 dipendenti in 11 cantieri distribuiti in 5 paesi europei) è il più grande gruppo cantieristico europeo, seguito da Thyssen Krupp Marine Systems (12.000 dipendenti, 7 cantieri, in 4 paesi), DCNS (10.000 dipendenti, 4 cantieri, in 1 paese), Damen Shipyards Group (9.700 dipendenti, 22 cantieri, in 6 paesi) e Fincantieri (9.200 dipendenti, 8 cantieri in 1 paese). In generale solo Thyssen Krupp Marine Systems, Aker Yards, A.P. Moeller- Maersk e Damen Shipyards Group possono considerarsi gruppi cantieristici europei dato che posseggono impianti in più di un paese europeo.

I cantieri a possedere attività militari rilevanti sono solo Thyssen Krupp Marine Systems, Fincantieri e DCNS, mentre le attività di Aker, per il tramite dei Chantiers de l'Atlantique di Sant Nazaire, sono limitate alle operazioni di piattaforma nell'ambito di alcuni programmi della Marina militare francese. A queste realtà va poi aggiunta BAE Systems che, dopo l'acquisizione delle attività di VT (Vosper Thornycroft), è diventato il referente unico della cantieristica militare nel Regno Unito.

DCNS è controllata dallo stato francese, con il 73% delle azioni, mentre l'altro grande azionista è Thales, il principale gruppo dell'aerospazio francese, con il 25%. Nel 2011, DCNS ha fatto registrare ricavi pari a 2,4 miliardi di euro. L'azienda è attiva in pressoché tutti i settori della cantieristica - dalle attività di piattaforma, all'integrazione, allo sviluppo e realizzazione di sistemi di combattimento – ed è responsabile dei maggiori programmi della Marina francese: dalla portaerei De Gaulle, alle fregate Lafayette e [FREMM¹²](http://it.wikipedia.org/wiki/Classe_FREMM), in cooperazione con Fincantieri, ai **DDG** (= Destroyer, Guided Missile) Orizzonte, ai sottomarini nucleari e convenzionali.

¹² http://it.wikipedia.org/wiki/Classe_FREMM

L'altro "grande" del settore cantieristico europeo è ThyssenKrupp Marine Systems AG. L'azienda, sussidiaria del colosso siderurgico tedesco Thyssen, è stata ristrutturata di recente in tre divisioni: Howaldtswerke-Deutsche Werft (HDW), specializzata nel design e nella produzione di sottomarini convenzionali, TKMS Blohm + Voss Nordseewerke, le cui attività coprono lo sviluppo e produzione di unità di superficie quali fregate, corvette e pattugliatori, ed infine, Blohm + Voss Shipyards & Services, specializzata invece nel settore civile dei mega yacht e della componentistica, conversioni e riparazioni.

L'azienda, tramite HDW, controlla inoltre i cantieri Kockums AB di Malmö/Karlskrona in Svezia e i cantieri di Atene e Skaramangas della Hellenic Shipyards S.A..

Chiudono il quadro dei maggiori player della cantieristica militare europea, BAE Systems e Navantia. In particolare, per quanto riguarda l'azienda inglese, da qualche anno è attiva BAE Systems Surface Ships, una sussidiaria interamente controllata da BAE Systems specializzata nella realizzazione di unità di superficie, nell'integrazione e nel supporto di ciclo vita. Surface Ships è nata come joint venture, denominata inizialmente BVT Surface Fleet, nel luglio 2008 dalla fusione delle attività cantieristiche di BAE Systems, BAE Systems Surface Fleet Solutions, e quelle del gruppo VT, per il controllo dei cantieri scozzesi di Scotsoun e Govan e del cantiere di Portsmouth. Nell'ottobre 2009, BAE Systems ha acquisito la quota di VT ridenominando definitivamente la joint venture BAE Systems Surface Ships.

Per quanto riguarda Navantia, questa è nata nel 2005 per effetto della separazione delle attività militari da quelle civili della IZAR. Navantia copre tutti i settori del business navale-militare, dalla realizzazione di portaerei e unità anfibia, alla realizzazione di unità di superficie maggiori, alla costruzione di sottomarini.

Venendo ai programmi di cooperazione, rispetto a quello aereo-spaziale, il settore navale europeo si presenta molto meno strutturato. Il maggiore esempio di programma congiunto riguarda le fregate FREMM. Nato come logica prosecuzione del programma Orizzonte, il programma FREMM prevedeva la realizzazione di 27 fregate multiruolo per la Marina Militare e per la Marina francese, 10 per la prima e 17 per la seconda. Oggi gli ordinativi si sono fermati a sole 17 unità, undici per la Marina francese (10 più una unità per la Marina marocchina) e sei per quella italiana. Il prime contractor nazionale è Orizzonte Sistemi Navali, una joint venture tra Fincantieri (51%) e Finmeccanica (49%), mentre per la

Francia, Armaris, originariamente joint venture tra DCNS e Thales, passata da qualche anno sotto il completo controllo dei cantieri DCNS. Dietro la facciata della cooperazione, però, anche per il programma FREMM si nascondono gli interessi nazionali.

Così, a fronte di una piattaforma sostanzialmente simile, le navi presentano una profonda diversità in termini di sistemi e apparati imbarcati. Una conseguenza dei requisiti diversi inizialmente adottati dalle due marine, certo, ma anche delle pressioni delle industrie nazionali desiderose di strappare quote di lavoro più ampie possibile (tanto che la cooperazione ha rischiato più volte di naufragare). Anche perché, nella realizzazione di una nave, la vera fetta di business sta proprio nel sistema di combattimento, il cui costo supera di gran lunga quello della piattaforma.

Un secondo aspetto negativo riguarda poi l'export: Italia e Francia commercializzano le navi singolarmente e, di fatto, si fanno concorrenza.

Un altro esempio di cooperazione nel settore in ambito europeo è il "Trilateral Frigate Programme" tra Spagna, Germania e Olanda per la realizzazione di una nuova classe di fregate/cacciatorpediniere. In realtà, anche in questo caso, il programma ha lasciato ampio spazio ai requisiti ed alle industrie nazionali. E' così che, mentre le unità tedesche, classe Sacshen, e olandesi, classe De Zeven Provinciën, hanno un sistema di combattimento simile prodotto dalla stessa azienda, Thales Nederland, le unità spagnole, classe Alvaro de Bazan, hanno adottato un sistema di combattimento addirittura di produzione americana (selezionato ai tempi del Governo conservatore filo-americano di Josè Maria Aznar).

2.4 L'industria terrestre

Se, tuttavia, si pensa a quello che sta accadendo in Europa nel settore terrestre, le difficoltà del settore navale appaiono ben poca cosa. In questo caso, le partnership sono ridotte letteralmente all'osso. Ogni paese sviluppa e realizza il proprio carro da battaglia, il proprio blindato da combattimento e così via. Il risultato è un mercato europeo della difesa terrestre altamente segmentato. In Italia, Oto Melara ed Iveco – sia singolarmente sia come CIO (Consorzio Iveco-Fiat Oto Melara) – hanno prodotto, o stanno producendo, il carro Ariete, l'IFV Dardo ([IFV = Infantry fighting Vehicle](#)¹³), l'8x8 VBM (= Veicolo Blindato Medio), le blindo leggere Puma e le blindo pesanti Centauro ed il veicolo tattico VTLM (= Veicolo Tattico Leggero Multiruolo): praticamente “tutto l'occorrente” in termini di mezzi per un esercito. Altrettanto fanno Krauss Maffei Wegman e Rheinmetall in Germania, Nexter in Francia o BAE Systems nel Regno Unito, soltanto per fermarsi alle aziende principali. KMW e Rheinmetall dominano il mercato mondiale dei carri, assieme all'americana General Dynamics, con il Leopard 2, esportato in centinaia di esemplari in tutti il mondo. L'ultima commessa in ordine temporale è quella dell'Arabia Saudita riguardante la più recente evoluzione del mezzo denominata Leopard 2 A7 Plus.

In Europa il Leopard 2 è stato acquisito da diversi paesi, ma Francia, Italia e Regno Unito hanno il loro MBT (= Main Battle Tank - Carro Armato), ovvero, rispettivamente, Leclerc, Ariete e Challenger 2.

Anche nel settore dei blindati ruotati la concorrenza è fortissima ed in Europa esistono diverse proposte. Nel settore dei ruotati 8x8 vanno ricordati il VBM Freccia, il VBCI ([Vèhicule Blindè de Combat d'Infanterie](#))¹⁴ della francese Nexter, la famiglia Piranha 8x8 e, ancora, per quanto riguarda i cingolati, lo spagnolo Ascod, il tedesco Puma e lo svedese-britannico CV90.

In pratica, nel settore terrestre sono assenti o quasi i programmi di cooperazione maggiori e la razionalizzazione resta ancora un miraggio.

¹³ http://it.wikipedia.org/wiki/Veicolo_da_combattimento_della_fanteria

¹⁴ <http://www.defense.gouv.fr/dga/equipement/terrestre/le-vbci-vehicule-blinde-de-combat-d-infanterie> (ultima visita 2012 10 30)

In generale un così alto livello di frammentazione è stato dovuto principalmente ai minori costi non ricorrenti per lo sviluppo di un mezzo terrestre, rispetto ad un mezzo aereo, per esempio, e ad un retaggio strutturale riguardante il fatto che diversi paesi europei, anche non di primo piano, hanno sempre avuto una buona tradizione nel campo della produzione di mezzi terrestri.

L'altro grande problema è la penetrazione da parte di attori extra-europei. Ricordiamo l'esempio dell'americana General Dynamics che negli ultimi anni ha acquistato il controllo di tre storiche aziende europee - la svizzera Mowag, l'austriaca Steyr e la spagnola Santa Barbara – trasformandosi di fatto nel primo player europeo nel settore dei blindati ruotati. Una cospicua fetta di mercato della difesa terrestre che resta pertanto potenzialmente chiusa a qualunque iniziativa di cooperazione che voglia essere più organica e strutturale. A ciò bisogna aggiungere il recente attivismo della sempre più dinamica industria della difesa israeliana che sta spingendo, con grande successo, svariate tipologie di prodotto, da sistemi anticarro, a sistemi di puntamento e osservazione a torrette per i mezzi blindati.

Basti qui ricordare il sistema anticarro Spike, acquistato dall'Esercito Italiano e dall'Esercito spagnolo, o le torrette a controllo remoto per mezzi blindati vendute soprattutto ai "new comers" dell'est europeo.

3

Lo stato dell'industria della Difesa italiana

3.1 Budget, spese e grande riforma

Negli ultimi anni, con l'eccezione del biennio 2006-2008, le spese per la Difesa in Italia hanno subito una progressiva riduzione con delle sensibili ripercussioni sull'efficacia dello strumento militare. Questo trend ha raggiunto il suo apice, in negativo, nel 2012, ma ha segnato finalmente anche l'avvio della tanto necessaria riforma dello strumento militare. Del Bilancio 2012 parleremo più avanti. Al momento soffermiamoci sul 2011.

Tabella. Raffronto tra il Bilancio 2010 e il Bilancio 2011 (valori in milioni di euro)

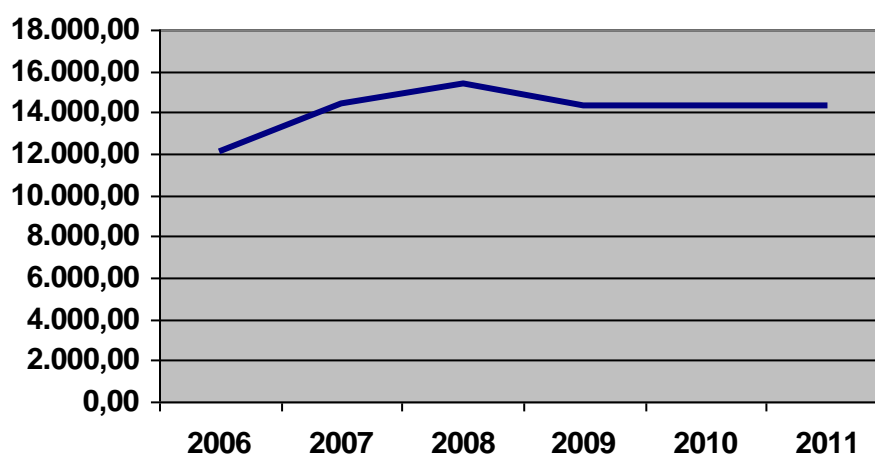
	Esercizio 2010	Esercizio 2011	Variazione monetaria	Variazione percentuale
Funzione Difesa	14.295,0	14.327,6	+32,6	+0,2%
Funzione Sicurezza del Territorio	5.595,1	5.740,3	+145,2	+2,6%
Funzioni Esterne	150,5	100,7	+145,2	-33,1%
Trattamento di Ausiliaria	323,8	326,1	+2,3	+0,7%
Totali	20.364,4	20.494,6	+130,2	+0,6%

Fonte: Elaborazione dati Ministero della Difesa

In Tabella possono essere confrontati i dati del 2011 e del 2010. Nel 2011, alla Funzione Difesa propriamente detta (la spesa per la Difesa al netto delle voci riferite ai compiti di pubblica sicurezza, ovvero il budget per l'Arma dei Carabinieri, alle funzioni esterne,

ovvero le spese per esigenze del Ministero della Difesa, ma che non rientrano nei suoi compiti istituzionali, ed ai trattamenti di ausiliaria, ovvero i trattamenti economici corrisposti al personale militare in Ausiliaria e a talune altre esigenze non correlate al trattamento economico dei militari in attività) sono stati assegnati 14,3 miliardi di euro (32,6 milioni di euro in più rispetto al 2010), pari ad una percentuale sul PIL dello 0,84%.

Tabella . Evoluzione del bilancio della Difesa dal 2006 (valori in milioni di euro)



Fonte: Elaborazione dati Ministero della Difesa

Tabella . Raffronto tra le spese per settore nel 2010 e 2011 (valori in Meuro).

	Esercizio 2010	Esercizio 2011	Variazione monetaria	Variazione percentuale
Personale	9.347,1	9.433,9	+86,8	+0,9%
Esercizio	1.760,4	1.440,0	-320,4	-18,2%
Investimento	3.187,4	3.453,7	+266,3	+8,4%
Totali	14.294,9	14.327,6	+32,6	+0,2%

Fonte: Elaborazione dati Ministero della Difesa

Per quanto riguarda i tre tradizionali capitoli in cui si articola la Funzione Difesa, l'Investimento ha fatto registrare un incremento dell'8,4%, portandosi a 3,4 miliardi di euro contro i 3,2 del 2010, l'Esercizio una diminuzione del 18,2% e le spese per il Personale un aumento dello 0,9%.

Nel 2011 è stato così possibile continuare a finanziare i progetti in corso e i programmi pluriennali e avviare qualche nuovo programma. Se sul fronte dell'investimento, dunque, le spese nel 2011 si sono mantenute grosso modo stabili, altrettanto non può dirsi per l'Esercizio che è sceso, seguendo un trend inarrestabile negli ultimi anni, di 320,4 milioni di euro (-18%) a quota 1,44 miliardi di euro.

In questo modo, il settore nel suo complesso ha raggiunto la soglia delle risorse minime indispensabili con un ulteriore peggioramento dei livelli addestrativi, della capacità operativa e dell'efficienza dei mezzi. Nel corso degli ultimi anni, la Difesa aveva cercato di far fronte a questa emergenza, riuscendovi peraltro in una minima misura, attingendo agli stanziamenti che finanziano le missioni internazionali, ma, in assenza di specifici interventi, la prontezza operativa dello Strumento militare è scesa al livello minimo necessario per far fronte agli impegni internazionali. Da qui l'esigenza di rimettere mano a tutto il sistema Difesa. Anche perché, lo stesso Personale negli ultimi anni è andato in grossa sofferenza per l'impossibilità con le risorse disponibili di sostenere, prima il "famigerato" Modello a 190.000 e, poi, via, via quello a 180.000. Già da diversi anni, infatti, da più parti si metteva in guardia sull'eventualità di ritrovarsi con uno strumento sbilanciato verso l'alto con tutte le conseguenze immaginabili sulle capacità dello strumento operativo e, pertanto, sulla necessità di ridimensionare gli organici attraverso non tanto la strada più comoda della riduzione dei nuovi arruolamenti, quanto piuttosto attraverso il ricorso a provvedimenti quali prepensionamenti, trasferimenti all'area civile della Difesa ed alle altre amministrazioni dello Stato.

Ebbene, dopo anni di rinvii, nel 2012 è arrivata la svolta. Il colpo veramente decisivo, che alla fine ha convinto la Difesa ad accelerare sulla tanto attesa riforma, è venuto per effetto della crisi sui debiti sovrani europei con il rischio anche per il nostro Paese di arrivare al "default". Tuttavia, ancora in sede di impostazione del Bilancio 2012, la "Nota Aggiuntiva allo stato di previsione per la Difesa per l'anno 2012" prevedeva uno stanziamento per la Funzione Difesa pari a 14,9 miliardi di euro, con un incremento rispetto al 2011 di 632,9 milioni di euro (+4,41%). Di questi, 9,5 miliardi di euro erano assegnati al Personale, 1,5

miliardi all'Esercizio e 3,9 miliardi all'Investimento, con un 13% in più riguardo a quest'ultima voce rispetto al 2011. Queste cifre, elaborate all'estate 2011, non tenevano però conto della scure che di lì a poco si sarebbe abbattuta sulla Difesa con i pacchetti di misure per il risanamento e la stabilizzazione finanziaria adottati dal Governo Berlusconi e poi dal Governo Monti. Tali misure hanno, alla fine, costretto a rivedere tutta la pianificazione finanziaria. La nuova "Nota Aggiuntiva" che ne è scaturita, ha previsto un taglio alle spese per gli investimenti di ben 975 milioni di euro, tanto che la Funzione Difesa è scesa nel suo complesso a 13,6 miliardi di euro. Con tale "sforbiciata" le conseguenze su alcuni programmi sono state immediate, anche se il vero impatto si potrà capire solo a partire dal 2013. Nel frattempo, però, va registrata la definitiva contrazione degli ordinativi per gli F-35 da 131 aerei a 90, il numero ritenuto minimo per garantire all'industria nazionale le necessarie economie di scala e, così, un effettivo rientro per i costi sostenuti per lo sviluppo del programma. Anche la Tranche 3B dei velivoli EFA è stata definitivamente cancellata, mentre delle difficoltà ci saranno anche per finanziarie l'acquisizione delle altre quattro fregate FREMM e delle future tranche di blindati VBM Freccia, con fondi, però, a carico del MiSE (Ministero per lo Sviluppo Economico).

Per quanto riguarda i VBM, il completamento della fornitura dei primi 249 veicoli è stato ritardato fino al 2016, mentre, originariamente, era previsto per il 2012. Altri slittamenti hanno subito l'acquisizione della seconda coppia di [U212A¹⁵](#), dal 2016 al 2017, il completamento della fornitura di elicotteri NH90 per Esercito e Marina, dal 2014 al 2018, così come le consegne degli elicotteri AW101 SAR, il cui completamento è stato posticipato al 2017, contro le previsioni iniziali che indicavano il 2014. Altri due anni di ritardo subiranno anche il munizionamento Vulcano, per lo sviluppo e la realizzazione di munizionamento guidato per gli obici da 127 mm della Marina e i per semoventi PzH2000 dell'Esercito, le consegne delle Small Diameter Bomb per i velivoli dell'Aeronautica e i sistemi [DIRCM¹⁶](#) (= Directional Infrared Counter Measures - Contromisure direzionali agli Infrarossi) per l'autodifesa delle piattaforme aeromobili.

A questo punto, c'era il rischio veramente che l'attuale strumento militare s'incepisse e in breve non fosse più sostenibile finanziariamente.

¹⁵ [http://it.wikipedia.org/wiki/Classe_U-212_\(sottomarino\)](http://it.wikipedia.org/wiki/Classe_U-212_(sottomarino))

¹⁶ http://it.wikipedia.org/wiki/Directional_Infrared_Counter_Measures

In questo contesto, la Difesa ha deciso di muoversi e di presentare al Parlamento, a partire da febbraio 2012, attraverso lo strumento della legge delega, la tanto attesa Riforma. Questa s'ispira a due criteri generali: riduzione organica e organizzativa dello strumento e certezza nel suo finanziamento. Nella realtà, se effettivamente attuata, la Riforma provocherà una vera e propria rivoluzione per lo strumento militare italiano e, di conseguenza, sulla stessa industria della Difesa. Secondo i dati disponibili, la Riforma prevede un generale ripensamento delle linee di sviluppo dello strumento militare per salvaguardarne quanto più possibile gli standard operativi e qualitativi. In tal senso, il processo di riforma considera primarie le modifiche all'attuale struttura delle Forze Armate, concentrandosi in particolar modo sulla razionalizzazione degli assetti organizzativi e strutturali e sulla riduzione del personale, a cui farà seguito un aumento degli standard qualitativi delle stesse forze, attraverso il rafforzamento di alcuni settori – forze speciali, capacità ISTAR e digitalizzazione – e l'accentuazione del carattere e della cultura interforze.

Per quanto riguarda il primo aspetto, la Riforma prevede, da un lato, un ridimensionamento ed una razionalizzazione complessiva dell'organizzazione della Difesa e dello strumento militare, dall'altro, una contrazione degli organici. Il ridimensionamento organizzativo passerà attraverso una razionalizzazione in senso riduttivo delle strutture, tale da conseguire una contrazione complessiva degli assetti organizzativi non inferiore al 30% in sei anni. Secondo quanto anticipato dal Ministro della Difesa in sede di audizione, l'intervento normativo, "dovrebbe comportare la riduzione di strutture centrali e periferiche e l'accorpamento delle varie filiere che oggi sono separate e distribuite sul territorio" (la filiera formativa, la filiera operativa, la filiera addestrativa e quella territoriale).

Tra gli specifici ambiti d'intervento, il Ministero della Difesa subirà una riorganizzazione che comporterà una diversa ripartizione di funzioni e compiti tra l'area tecnico-operativa e l'area tecnico-amministrativa. In particolar modo, per ciò che attiene all'area tecnico-operativa, la riforma riguarderà le aree di vertice e centrale, quella interforze e delle Forze armate, perseguendo una marcata standardizzazione organizzativa. Per ciascuna Forza armata, lo snellimento della struttura organizzativa verrà attuato tramite l'adozione di un modello organizzativo comune, che prevede uno Stato Maggiore come vertice, un Comando per le diverse aree operativa, logistica e della formazione, una direzione per l'impiego del personale ed organismi di gestione per le specifiche attribuzioni di Forza

Armata. Ciò consentirà più agevoli flussi relazionali tra le articolazioni omologhe di ciascuna Forza Armata, ed un conseguente impiego delle risorse umane più razionale.

Per quanto attiene al Comando Operativo di vertice Interforze (COI), verranno ridefinite le forme di collegamento con i Comandi operativi di componente, in maniera da consentire flussi comunicativi più immediati e diretti fra il Capo di Stato Maggiore della Difesa e i Comandi responsabili dell'approntamento delle singole Forze Armate.

Dal Comando potrebbe sparire la figura del DCOM (Deputy Commander) ed i reparti potrebbero scendere da tre a due. Un aspetto molto importante, tuttavia, è stata la decisione, già approvata, di inserire nel reparto operazioni due nuove divisioni, ovvero la divisione Targeting e la divisione Cyber Defence. Lo sviluppo di una capacità di targeting nazionale è stata un'esigenza avvertita durante la campagna di Libia alla quale questa decisione ha cercato di dare una risposta immediata. In tal senso, la capacità di poter elaborare in modo autonomo, su base nazionale, appunto, liste di target potrebbe tutelare ulteriormente gli interessi e le sensibilità nazionali e favorire comunque la possibilità di condurre in futuro operazioni a guida nazionale. Riguardo alla Cyber Defence, la creazione di un'apposita struttura in seno al COI è un passo fondamentale, in considerazione dell'esponenziale incremento delle minacce contro le infrastrutture informatiche, passo che già molti altri paesi hanno compiuto o stanno compiendo.

La Riforma procederà con una ridefinizione in chiave interforze della struttura logistica di sostegno, tramite l'accentramento di determinate capacità operative comuni alle diverse FA in basi interforze, in maniera da ottimizzare ulteriormente le risorse e risparmiare sui costi. Inoltre, nello stesso ambito, rientra anche la ristrutturazione organizzativa del Servizio sanitario militare, improntata agli stessi criteri interforze e di specializzazione, con la previsione di meccanismi volti a garantire la neutralità finanziaria per le prestazioni rese per conto o in supporto al Servizio sanitario nazionale.

Nel campo delle infrastrutture verrà affrontato il tema della semplificazione e dell'accelerazione delle procedure per la valorizzazione, la dismissione e la permuta degli immobili militari, nonché per la realizzazione del programma pluriennale degli alloggi di servizio. Attualmente, difatti, il patrimonio immobiliare del Ministero della Difesa risulta

sovradimensionato rispetto alle effettive esigenze, a causa di una politica di lungo corso che non ha previsto, a fianco delle varie riforme sul personale, un adeguamento del settore infrastrutturale. La logica conseguenza di ciò è che tutta una serie di caserme, basi, immobili non necessari, che gravano per le spese di mantenimento su tutto il settore, determinando così la poca disponibilità di risorse per tutte quelle infrastrutture effettivamente utilizzate, vengono mantenute in condizione di decoro solamente grazie ai notevoli sacrifici del personale che vi lavora o vi risiede. A fronte di ciò, infine, sarà importante adeguare le strutture preposte alla formazione ed all'addestramento del personale militare e civile, e realizzare sinergie delle capacità didattiche.

La seconda grande direttrice, quella più dolorosa, ma necessaria, riguarda la contrazione degli organici delle FA. Si tratta, ovviamente, di un capitolo straordinariamente spinoso per le sue implicazioni sociali e politiche. Tuttavia, ad oggi il modello a 190.000, inaugurato in seguito alla professionalizzazione delle Forze Armate, non era più sostenibile in considerazione del costante decremento dei bilanci della Difesa negli ultimi anni. In altri termini c'era il rischio, effettivamente deflagrato in tutta la sua evidenza nel Bilancio 2012, che, per sostenere uno strumento militare "troppo grande" rispetto alle effettive disponibilità finanziarie, lo strumento nel suo complesso si inceppasse e, cosa ancor più grave, si arrestasse la sua modernizzazione. Era a questo punto necessario salvaguardare la qualità, a discapito della quantità, creando un strumento più piccolo, letale e spendibile per restare così agganciati al treno delle maggiori potenze.

L'obiettivo della riduzione delle dotazioni organiche complessive del personale militare, giunto nel 2012 a circa 180.000 unità, è quello di giungere ad una Forza complessiva di 150.000 effettivi.

Un obiettivo da conseguirsi entro il 2024, nell'ambito di un processo graduale e prolungato nel tempo, utile a prevenire gli effetti sociali e l'impatto sulle capacità operative della riduzione, tenendo in conto il fondamentale criterio della valorizzazione delle relative professionalità.

Il ridimensionamento sarà più incisivo, in termini proporzionali, per quanto riguarda il personale militare dirigente, con riduzioni in misura non inferiore al 30% per ufficiali generali e ammiragli, e al 20% per il restante personale militare dirigente, da attuare in un arco temporale massimo di sei anni per gli ufficiali generali e ammiragli e di dieci anni per

il restante personale militare dirigente. Questa misura è indirizzata al riequilibrio dell'attuale organico della Difesa, dal momento che una semplice riduzione degli ingressi non avrebbe altro effetto che quello di perpetuare nel tempo l'attuale situazione, in cui l'organico del personale di truppa è inferiore a quello degli ufficiali e sottufficiali. Per questo motivo, la riduzione sarà più incisiva per la parte degli Ufficiali e del personale dirigente, rispetto alla riduzione media di tutto l'organico (17%), e sarà attuata in un arco di tempo più breve.

Al fine di incanalare il processo di riforma entro margini prestabiliti, utili a conseguire l'obiettivo finale di 150.000 unità nel periodo considerato, le manovre correttive dovranno tenere conto delle stime sia delle cessazioni di servizio nel periodo considerato, sia dei nuovi reclutamenti.

In particolare, partendo da una consistenza di 181.538 unità stimata per il 2013 (di cui 143.909 unità in servizio permanente e 37.629 in servizio non permanente), in base all'ordinario trend di cessazioni dal servizio, e prescindendo dall'adozione delle specifiche misure che verranno introdotte in sede di esercizio della delega, si può stimare che le cessazioni complessive nel successivo decennio si attesteranno a circa 30.798 unità, di cui 23.371 per collocamento in congedo del personale e 7.427 per altre cause. Parallelamente, nello stesso arco di tempo decennale, il livello minimo dei reclutamenti non potrà essere inferiore a 24.858 unità. Pertanto, le misure dovranno interessare non meno di 22.669 unità, accompagnate da una riduzione di 2.929 unità del personale non in servizio permanente, e dovranno comportare necessariamente il transito di personale militare nei ruoli del personale civile, sia del medesimo Dicastero della Difesa che delle altre pubbliche amministrazioni, e la fuoriuscita anticipata del personale militare.

La riduzione interesserà anche il personale civile della Difesa. Questo passerà dalle attuali 30.000 unità a 20.000 unità, obiettivo da conseguire sempre entro il 2024. È possibile stimare che tali nuovi organici potranno essere raggiunti tramite le ordinarie cessazioni per limiti di età del personale civile attualmente in servizio, nonché attraverso misure dirette ad agevolare la mobilità interna, il trasferimento presso altre Pubbliche Amministrazioni, l'accesso alla qualifica dirigenziale del personale appartenente alle aree funzionali del Ministero della Difesa, la trasformazione del rapporto di lavoro da tempo pieno a parziale, il ricorso a forme di lavoro a distanza e l'esonero dal servizio. In particolare, partendo da una consistenza stimata per il 2013 di 29.525 unità, e tenuto conto che in base all'ordinario trend di fuoriuscite per collocamento in congedo o per altre cause si possano

stimare 12.445 cessazioni dal servizio in un periodo di dieci anni, risulterebbe sufficiente contenere, nel medesimo periodo, le assunzioni complessive entro un numero inferiore a 2.920 unità, per conseguire l'obiettivo finale della riduzione delle dotazioni organiche del personale in questione a 20.000 unità.

Anche per quanto riguarda il personale civile, infatti, l'introduzione delle misure sopracitate deve essere soppesata con l'effettiva esigenza di garantire l'equilibrata distribuzione delle professionalità, necessaria per ottimizzarne la produttività e l'efficienza.

Venendo alle singole Forze Armate, l'EI si attesterà su una nuova struttura in cui il personale sarà orientato per un 70% alla componente operativa ed il restante 30% alla componente di sostegno generale. Nell'ambito della revisione del Modello è già in corso di ristrutturazione l'area di vertice, con i cinque relativi vertici funzionali, e la componente operativa. In particolare, quest'ultima sarà formata dalle seguenti componenti essenziali: un comando di corpo d'armata, basato sull'NDRC-It di Solbiate Olona, un comando di divisione proiettabile e sostenibile ed una forza di combattimento di 9 brigate.

Verranno, così soppressi, i comandi intermedi, un comando divisionale proiettabile e due brigate di manovra. Per quanto riguarda le brigate, queste si trasformeranno definitivamente in complessi pluriarma in grado di condurre autonomamente operazioni nell'arco di tutto lo spettro del conflitto. Le unità saranno inoltre dotate di un alto livello d'interoperabilità. A tal proposito vanno ricordate la Multinational Land Force, con forze slovene ed ungheresi, su base Brigata Julia, e la neo-costituenda Brigata franco-italiana, su base Brigata Taurinense.

Per quanto riguarda, invece, l'area di vertice, l'attuale catena di comando e controllo verrà snellita, vi sarà una razionalizzazione e accorpamento di enti e organismi e la struttura dello Stato Maggiore verrà ridotta del 30%. Allo stesso tempo, verranno ridotte e soppresse diverse infrastrutture con l'obbiettivo generale di concentrare la Forza Armata in 15/20 macro-basi, situate in prossimità di idonee vie di comunicazione e aree addestrative.

La Marina Militare continuerà nel processo di razionalizzazione della propria struttura territoriale e organizzativa già avviato nel passato. In tale ambito sono già stati avviati interventi finalizzati sia a tenere in efficienza mezzi e infrastrutture (arsenali militari marittimi in primis) secondo criteri di prioritizzazione delle risorse e di "risk

management”, “dismettendo il dismissibile” e salvaguardando la sicurezza del personale. A ciò bisogna aggiungere il recente studio di ulteriore riorganizzazione territoriale e di dismissioni, la cui attuazione determinerà una significativa razionalizzazione del supporto amministrativo e tecnico-logistico. Le attività verranno, pertanto, ulteriormente concentrate in aree più omogenee e moderne, più logisticamente sostenibili e più contenute, riducendo al minimo l’attuale dispersione sul territorio.

Per quanto attiene alla componente operativa, nei prossimi cinque/sei anni verranno poste in riserva o disarmate 26/28 unità navali, privilegiando ovunque possibile la vendita/cessione ad altre Marine a vantaggio dell’industria nazionale e della cooperazione internazionale. Un provvedimento doloroso, mitigato in parte dall’ingresso di nuove unità più performanti, che avrà necessariamente dei riflessi sulla disponibilità all’impiego della componente operativa, ovvero sul numero di missioni assolvibili, almeno nel prossimo decennio.

Anche l’Aeronautica proseguirà un processo di revisione in senso riduttivo, iniziato ormai 20 anni fa e tuttora in corso, che ha coinvolto tutta la struttura e il cui risultato più evidente è stata la diminuzione degli organici di oltre il 45%: dalle 79.000 unità del 1990, alle attuali 42.000. La struttura ha subito una contrazione di circa 75 enti e 25 sedimi, e ridotto da 42 a 21 il numero complessivo degli aeroporti militari. Nell’insieme sono stati interessati un centinaio di enti e adottati oltre 160 provvedimenti di soppressione, accorpamento e razionalizzazione.

Ad oggi la dotazione complessiva dei velivoli (ala fissa ed elicotteri) si è ridotta da 615 a 360 in “front-line” e, segnatamente per la componente da combattimento, da 310 a 140 assetti, con un conseguente decremento dell’attività di volo da 150.000 a 90.000 ore l’anno. Con l’attuale revisione, l’Aeronautica continuerà su questa strada proseguendo con contrazioni e accorpamenti. In particolare, l’obiettivo di lungo termine tracciato dalla Forza Armata prevede la progressiva contrazione dello strumento aereo fino al raggiungimento di un assetto basato su 334 velivoli (da combattimento, addestramento e supporto) ed un numero ridotto di personale che dalle 42.000 unità attuali scenderà al numero risultante dalla riduzione a 150.000 dello strumento complessivo interforze.

Il percorso individuato passa attraverso una serie di provvedimenti di soppressione, riorganizzazione, accorpamenti e razionalizzazione che coinvolgeranno 92 enti ed

articolazioni, con la conseguente riduzione sulle strutture e sulla presenza sul territorio di oltre il 30%. Alcuni di questi provvedimenti sono già in atto, mentre nel triennio 2012-2015 ammonteranno a 31 gli enti soggetti ad un processo di trasformazione nelle more dell'emanazione della legge delega.

In termini macroscopici, l'intervento di riordino individuato è stato quello di accentuare ulteriormente il passaggio da una struttura territoriale ad una funzionale e, parallelamente, sostenere ed alimentare il processo interforze. Ciò anche per trovare possibili sinergie ed incidere quanto più possibile sulla sovrastruttura, eliminando ridondanze e il superfluo.

Fermo restando le direttrici di cui abbiamo parlato finora, la Riforma interesserà molto da vicino anche il procurement. Anche in questo caso, l'obiettivo è operare una riduzione quantitativa delle piattaforme e dei mezzi, a favore di una crescita tecnologica, funzionale ad uno strumento più ridotto, ma di elevata qualità.

L'obiettivo del Governo è quello di pervenire ad un numero più limitato di mezzi, ma tecnologicamente più avanzati, realmente impiegabili e sostenuti da più risorse per l'operatività, il mantenimento, l'addestramento e la preparazione del personale addetto.

In base a queste linee guida, l'ammodernamento dei mezzi non potrà non tenere conto dei processi di digitalizzazione relativi alla futura Forza NEC, alle capacità C4 ISTAR, e della specializzazione delle Forze Armate nel contesto delle operazioni speciali.

La crescita qualitativa e tecnologica dello strumento dovrà pertanto procedere al miglioramento della componente C4I (Comando e Controllo, Comunicazioni, Computer, Informazioni) e del comparto Forze Speciali, ma anche del potenziale abilitante della digitalizzazione delle forze terrestri, nonché delle linee navali, aeree ed elicotteristiche tramite un potenziamento delle capacità ISTAR (Intelligence, Surveillance, Targeting Acquisition and Reconnaissance).

Per quanto riguarda la capacità C4I, un punto fondamentale sarà il rafforzamento dell'integrazione tra i sistemi di comando e controllo delle singole forze armate, mentre riguardo alle forze speciali un'esigenza molto sentita attiene al COFS (Comando Forze Speciali) e ad una possibile, e auspicata, evoluzione in Comando "proprietario" sul modello dell'americano SOCOM (Special Operations Command). Portare tutte e quattro le pedine SOF sotto un comando unico, infatti, sarebbe oltremodo importante perché

garantirebbe allo strumento forze speciali italiano maggiore immediatezza e rapidità di risposta alle crisi ed una maggiore efficacia delle operazioni. Restando sempre in tema forze speciali, un altro aspetto molto importante riguarda il completamento delle tabelle organiche dei quattro reparti SOF ed il rafforzamento, in seno a questi, delle capacità di intelligence non solo, e non tanto, in termini di ricerca informativa, ma anche in termini di capacità di analisi e valutazione.

In quest'ottica, le forze speciali devono effettivamente evolvere in strumento strategico non convenzionale, ad altissime capacità, a disposizione della Difesa da impiegare esclusivamente per il raggiungimento di obiettivi di alto valore. Da qui, la necessità di evitare la convenzionalizzazione delle forze speciali ed il loro impiego, come purtroppo avviene in alcuni casi adesso nei teatri operativi, per compiti di carattere tattico-operativo o, peggio, di Quick Reaction Force.

“Scorrendo” la lista delle capacità un accenno lo merita anche Forza Nec. Il progetto ha come obiettivo la realizzazione di una moderna forza del livello divisionale, equipaggiata con mezzi allo stato dell'arte completamente inseriti in una rete di digitalizzazione.

Una forza da completare nei prossimi anni, attraverso un frazionamento in “step” capacitativi diversi, allo scopo di ottenere il meglio delle tecnologie disponibili e di inserire progressivamente le migliorie e gli aggiornamenti che andranno a maturazione, in particolare nei settori ad elevato contenuto tecnologico - digitalizzazione, sensori, armamento, protezione. Il tutto per rendere meno traumatico il passaggio verso la meta finale, ovvero la FIT (Forza Integrata Terrestre). Forza Nec sarà basata su tre brigate medie digitalizzate, in aggiunta alla Forza di Proiezione dal Mare, e sui necessari supporti e gli enablers, e dovrà essere in grado di operare in tutta la gamma di operazioni.

Quanto detto implica la creazione di una Forza NEC, “expeditionary ed effect based operations oriented”, mediante l'ammodernamento simultaneo e coordinato di tutte le componenti delle brigate in questione e dei necessari “enablers”, ovvero dell'organizzazione C4-ISR terrestre, integrata nel C4-ISR interforze, dei supporti operativi e logistici, nonché dell'indispensabile supporto nella terza dimensione, garantito dagli elicotteri dell'Aviazione dell'Esercito (AVES). Una forza, pertanto, ad alta connotazione joint, traguardo indispensabile, insieme con l'impostazione NEC/NCW, per garantire l'efficacia nelle attuali operazioni.

Al momento, purtroppo, rispetto ai programmi originari, c'è stata una dilatazione nei tempi di tutto il processo sia per la sua complessità sia, soprattutto, per motivi di ordine finanziario.

Il programma è stato quindi suddiviso in tre spire: una prima da realizzarsi entro il 2018, una seconda dal 2018 al 2026 ed una terza dal 2026 al 2031 .

La prima fase, attualmente in corso, prevede la digitalizzazione della Brigata Pinerolo (prima unità media digitalizzata su VBM Freccia) e della Forza Anfibia (o Landing Force, LF), più il 50% dei supporti (o enablers), cioè le "unità abilitanti" (elicotteri, reparti per le operazioni PSYOPS, cooperazione civile/militare o CIMIC, difesa NBC, etc...).

Nella seconda fase sarà la volta della digitalizzazione della seconda Brigata Media (la Aosta di Messina) e del 25% degli enablers, mentre con l'ultima fase si procederà all'upgrade della terza Brigata Media, la Sassari. In questo modo, quindi, l'EI disporrà di una forza digitalizzata a livello di divisione a partire dal 2031 (la cosiddetta Forza Media Digitalizzata, FoMeD). In parallelo, poi, è prevista la progressiva digitalizzazione delle forze leggere e di quelle pesanti per giungere, ben oltre il 2031, alla fine di questo processo ed alla digitalizzazione di tutto l'EI. Tuttavia, nell'ambito della Riforma, sarebbe auspicabile una rimodulazione di tale processo ed una sua accelerazione per estendere i benefici della digitalizzazione ad un numero maggiore di unità ed ottenere così autentici effetti moltiplicatori.

Infine, un accenno anche alle capacità ISTAR. Nel settore le FA italiane già oggi possono vantare capacità all'avanguardia grazie alla disponibilità degli UAV Predator, il cui impiego è stato fondamentale durante la campagna di Libia e lo è tuttora in Afghanistan.

Peraltro tale capacità è stata rafforzata anche di recente con l'acquisto di altri sei esemplari allo standard Predator-B e con l'avvio del programma NATO AGS (Alliance Ground Surveillance). Chiaramente, altre iniziative del genere, in chiave nazionale o multinazionale, sarebbero benvenute, soprattutto se queste portassero finalmente allo sviluppo di UAV MALE (= Medium Altitude Long Endurance) o HALE (= High Altitude Long Endurance) europei e, dunque, allo sviluppo di una capacità ISTAR autonoma da parte, appunto, dei paesi del Vecchio Continente.

Tutto quello finora riportato andrà, tuttavia, riletto alla luce della Spending Review della spesa dell'amministrazione pubblica, varata nell'estate 2012 dal Governo.

Secondo quanto riportato, il Governo ha previsto un taglio agli organici della Difesa inferiore al 10%, ovvero alla soglia prevista per gli altri Ministeri.

Resta da vedere come questo si concilierà con quanto già delineato dalla "Delega".

In particolare, in discussione è la tempistica. Perché se, da un lato, la Difesa prevede la riduzione organico in un arco di 10 anni, il Governo, invece, ha previsto tempi più brevi, in pratica una riduzione da attuarsi entro il 2015. In questo contesto c'è il rischio che i due provvedimenti vadano a cozzare l'uno con l'altro e che, il risultato, sia quello di ingenerare soltanto confusione e di vanificare gli sforzi della Riforma. Sicuramente, il prossimo biennio contribuirà ad illuminare maggiormente il quadro.

3.2 L'industria della Difesa in Italia: quadro, potenzialità e offerta

La struttura del comparto Difesa italiano, il quarto in Europa, può essere rappresentata come una piramide al cui vertice si trovano grandi attori come Finmeccanica, Avio, Fincantieri e Iveco (attivi anche in altri settori) che agiscono come prime contractors nei segmenti più elevati del mercato (in termini di volume d'affari e di contenuti tecnologici espressi), fornendo sistemi d'arma complessi e integrazione di sistemi. In seconda fascia operano società di dimensioni più limitate, alcune delle quali controllate dagli stessi quattro gruppi di cui sopra, specializzate spesso su singoli apparati o sottosistemi. Infine, una terza fascia è costituita da circa un centinaio di piccole e medie imprese, le quali per lo più producono componenti e/o servizi per le industrie maggiori.

In dettaglio la filiera del settore aerospaziale può essere così descritta:

- Grandi gruppi che producono sistemi e sottosistemi complessi: sistemi avionici ed elettronici, radar, aero-bersagli, simulatori di volo, propulsori spaziali, sistemi per satelliti scientifici.
- Media industria specializzata nella produzione di componenti e gruppi funzionali: cuscinetti, gruppi meccanici, parti di motori, semilavorati in alluminio, carrelli di atterraggio ed equipaggiamenti idraulici.
- Piccole imprese sub-fornitrici dedite alla fabbricazione di pezzi (su specifiche dei committenti) e specifiche lavorazioni, come la realizzazione di particolari meccanici, assemblaggio circuiti elettronici, stampaggio acciai, trattamenti termici, ecc.
- Terziario tecnologico che realizza progettazione, modellazione, design industriale, calcolo strutturale, software specializzati, test e prove di laboratorio.

L'altro grande elemento distintivo del comparto Aerospazio e Difesa italiano è il distretto. In particolare, in Italia oggi esistono cinque grandi distretti aerospaziali. Quello laziale, quello lombardo, il distretto pugliese, il distretto piemontese e il distretto della Campania.

Oggi, Roma e il Lazio sono la sede del primo Distretto italiano Tecnologico Aerospaziale – Aerospace Technology District (DTA). Il DTA è rappresentato da circa 250 aziende, che offrono occupazione a 30.000 addetti e attivano un giro di affari di circa 5 miliardi di euro.

Tra le aziende principali vanno annoverate sia nomi del gruppo Finmeccanica - Telespazio, AleniaAermacchi, SELEX Sistemi Integrati, Thales Alenia Space, Elsag, SELEX Galileo, MBDA Italia – ma anche altre realtà come Elettronica o Northrop Grumman Italia (ex-Litton). Accanto a queste operano numerose piccole imprese che lavorano a stretto contatto dei principali gruppi presenti nella regione. La loro attività è costituita essenzialmente dalla produzione di pezzi – produzione basata generalmente su disegni e specifiche dei committenti - o l'esecuzione di specifiche manifatture o, ancora, dalla semplice erogazione di servizi e consulenze. Degli oltre 5 miliardi di euro l'anno di fatturato, 3,7 provengono dalle grandi aziende, mentre il fatturato delle piccole e medie imprese è di 1,3 miliardi di euro. Nelle grandi aziende è attivo inoltre il 70% degli addetti ed il 30% nelle aziende a dimensioni più piccole.

Un altro importante distretto aerospaziale è quello della Campania che annovera cinque grandi aziende leader nazionali: AleniaAermacchi, Avio, Europea Microfusioni Aerospaziali (EMA), Magnaghi Aeronautica e SELEX Sistemi Integrati. Ai grandi operatori si affianca, poi, un tessuto di piccole e medie aziende subfornitrici, specializzate principalmente nella fabbricazione su commessa di pezzi realizzati sulla base delle specifiche tecniche fissate dai committenti o nell'esecuzione di particolari lavorazioni. Nel complesso stiamo parlando di oltre 100 imprese con più di 10.000 addetti. Delle oltre 100 aziende summenzionate, 30 sono considerabili "core". Qui sono impiegati circa 8.100 addetti (70% nella provincia di Napoli) e qui si genera un fatturato annuo di circa 1,3 miliardi di Euro. Le attività riguardano la costruzione di componentistica ad alta complessità dei velivoli, manutenzione e subfornitura specializzata di parti, lavorazioni e attrezzature.

Il terzo distretto aerospaziale del Sud Italia è quello pugliese. Il comparto pugliese dell'aerospazio sviluppa un giro d'affari di circa 800 milioni di euro l'anno (pari al 10% del totale nazionale) ed un export attorno ai 200 milioni di euro. Le imprese che hanno sede legale in Puglia contano circa 4.000 unità lavorative che arrivano a 4.500 se si considerano gli addetti delle imprese cui sono state esternalizzate attività indirette (manutenzione impianti, pulizie, mense, movimentazioni, guardiania, infermeria).

Le grandi imprese operanti in Puglia - AleniaAermacchi, Avio, AgustaWestland e SELEX-Elsag - occupano, complessivamente, 2.900 addetti (di cui oltre il 15% laureati).

Ad esse, si affianca un numero ristretto di piccole e medie imprese in grado di gestire un prodotto verticalizzato e di procurarsi opportunità di business anche sul mercato internazionale; un numero maggiore di aziende, oltre 30, in grado di offrire solo l'esecuzione di fasi dei cicli di lavoro propri della filiera, ed infine aziende del settore aerospaziale, spin-off del mondo universitario, che oltre ad operare con le grandi imprese, hanno un proprio prodotto da offrire sul mercato.

Spostandoci nel Nord d'Italia, il distretto più "anziano" è quello piemontese, sede di storiche aziende ed attività dell'industria aerospaziale italiana. Il Piemonte è un territorio dove convivono imprese leader, imprese subfornitrici e un fitto tessuto di centri di ricerca e università. Le imprese impegnate in attività aerospaziali in Piemonte sono 159.

Oltre a queste esiste una compagine di 17 imprese già mature in altri comparti che ha di recente hanno iniziato ad estendere le loro attività anche al settore dell'Aerospazio.

Si tratta principalmente di imprese manifatturiere operanti nella meccanica e nell'elettronica e di imprese di servizi tecnici. Tornando alle 159 imprese summenzionate già operanti nel settore, queste registrano un fatturato annuo nell'ordine dei 2,5 miliardi di euro e garantiscono un'occupazione stimata in oltre 12.300 addetti. Il settore presenta una notevole complessità sotto il profilo delle attività economiche coinvolte e delle specializzazioni tecnico-produttive che compongono l'offerta delle imprese.

Sono infatti presenti società con attività di tipo prevalentemente manifatturiero, imprese con attività costituita essenzialmente da servizi tecnici e imprese che svolgono attività di servizio o attività commerciali.

Il 95% delle imprese hanno una dimensione inferiore ai 249 addetti. Queste realtà tutte assieme fatturano 4/500 milioni di euro l'anno. In termini di dimensioni economiche sono dunque le grandi aziende ad avere un peso determinante. Infatti, le "grandi", cioè quelle con più di 250 addetti, pur essendo numericamente solo 8 (vale a dire il 5% del totale) garantiscono un volume di affari pari a 2 miliardi di euro l'anno, ovvero una cifra che equivale all'82,4% del fatturato totale.

Tra queste le più importanti sono AleniaAermacchi, Thales Alenia Space e Avio. Insieme queste tre aziende hanno un fatturato annuo di circa 1,8 miliardi di euro e impiegano oltre 6.000 addetti.

Gli ambiti di attività delle imprese piemontesi che operano nell'aerospaziale sono differenziati e variano dalle costruzioni di macchine speciali e utensili per lavorazioni aeronautiche, alle lavorazioni meccaniche di precisione, alla progettazione e costruzione di impiantistica criogenica, alla produzione di veicoli speciali ruotati e cingolati, di veicoli anfibi, di shelter e laboratori mobili ad uso militare e civile. Non manca, poi, tutta una serie di servizi di supporto alla progettazione e alla prototipazione, servizi di ingegneria integrata e servizi informatici avanzati. Il quadro è completato da imprese che offrono servizi di manutenzione, revisione, riparazione e formazione e da imprese che operano nell'ambito commerciale.

Chiudiamo il panorama dei distretti aerospaziali con quello lombardo, ovvero con il principale distretto aerospaziale in termini di dimensioni e fatturato. In Lombardia operano 185 imprese attive nelle diverse aree di competenza del settore che garantiscono un fatturato annuo di 3,8 miliardi di euro e danno lavoro a 14.500 persone. La quota delle esportazioni sul totale delle entrate è del 38%, pari a più di 1,5 miliardi di euro l'anno, di queste quasi la metà è indirizzata verso paesi di Africa e Medio Oriente.

Le specializzazioni produttive presenti all'interno del distretto sono molteplici e riguardano la produzione di:

- elicotteri: gamma completa di modelli per uso civile, militare e paramilitare, configurati anche per impieghi speciali;
- velivoli addestratori per tutte le fasi dell'iter addestrativo (screener basico ed avanzato);
- satelliti e parti per impiego spaziale;
- avionica: sistemi elettronici installati a bordo e preposti al pilotaggio e sistemi per la navigazione e comunicazione;

- sistemi ed equipaggiamenti e sistemi/sotto sistemi per velivoli/elicotteri: comandi di volo, idraulica, carburante, pneumatica, condizionamento e pressurizzazione
- equipaggiamenti: attuatori, elettropompe, valvole, filtri, regolatori di pressione, sistemi di controllo e movimento, controllo dell'assetto, sistemi di sospensione e carichi;
- strutture metalliche ed in materiali compositi ed allestimenti per velivoli/elicotteri;
- attrezzature ed impianti per produzione, collaudi e manutenzione, banchi prova;
- materiali speciali: trasparenti, plastici, sigillanti, ceramici, vernici speciali;
- servizi di supporto: attività di ricerca, simulazione, progettazione, industrializzazione, manutenzione.

Venticinque aziende hanno più di 250 dipendenti. 10 di queste, sono di grandi dimensioni e per quattro il core business è l'Aerospazio. 15 sono di medie dimensioni, delle quali sette hanno come attività principale l'Aerospazio. 29 imprese hanno tra 50 e 249 dipendenti, mentre le restanti 132 hanno meno di 50 dipendenti e sono considerabili piccole a tutti gli effetti. Tra le imprese medio-grandi vanno ricordate: AgustaWestland, AleniaAermacchi, Aerea, Carlo Gavazzi Space, Gemelli, Selex Galileo, Secondo Mona e Spaziosystem.

3.3 Finmeccanica e Fincantieri, ma non solo

Nel settore Aerospazio e Difesa le due aziende leader in Italia sono Finmeccanica e Fincantieri. Finmeccanica è il primo gruppo industriale italiano nel settore dell'alta tecnologia e tra i primi dieci player mondiali nell'Aerospazio, Difesa e Sicurezza.

Il Gruppo Finmeccanica è saldamente concentrato su tre pilastri strategici: Elicotteri, Elettronica per la Difesa e Sicurezza e Aeronautica, dove realizza il 70% dei ricavi e impegna il 73% delle risorse umane. Finmeccanica è anche leader europeo nei Sistemi di Difesa e vanta una presenza consolidata nel settore spaziale, in particolare nei servizi satellitari. Inoltre, dispone di significative competenze e di una consolidata posizione di mercato a livello mondiale anche nei settori dei Trasporti e dell'Energia.

I settori d'interesse di Aerospazio e Difesa sono, dunque, Elicotteri, Aeronautica, Elettronica per la Difesa e Sicurezza, Sistemi di Difesa e Spazio. In ciascuno di questi rientrano le aziende controllate e le joint venture.

Nel primo settore (elicotteri), opera AgustaWestland; il secondo settore (aeronautica) annovera AleniaAermacchi, in quanto tale e nell'ambito della partecipazione al Consorzio Eurofighter, Alenia North America e le joint venture ATR e SuperJet International; il settore Elettronica per la Difesa e Sicurezza annovera SELEX Galileo, SELEX-Elsag, SELEX Sistemi Integrati (per le tre SELEX è in corso l'accorpamento nella "grande-SELEX) e DRS Technologies. Nei Sistemi di Difesa operano invece OTO Melara, WASS e MBDA Italia; infine, nel settore Spazio sono attive le joint venture Telespazio e Thales Alenia Space.

Finmeccanica ha la propria base in Italia ed è presente in modo stabile con assetti produttivi importanti in tre mercati considerabili "domestici": Italia, Regno Unito e Stati Uniti. L'organico al 31 dicembre 2011 era costituito da 70.474 addetti rispetto ai 75.197 addetti del 31 dicembre 2010. Geograficamente, l'organico è ripartito per circa il 57% in Italia e per circa il 43% all'estero, principalmente negli Stati Uniti d'America (15,7%), nel Regno Unito (12,8%), in Francia (4,9%) e in Polonia (4,5%).

In Italia, Finmeccanica ha la propria sede e gli uffici di direzione a Roma, mentre le regioni con una più alta concentrazione di addetti sono Piemonte, Lombardia, Liguria, Toscana, Lazio, Campania e Puglia, per un totale di 145 siti che comprendono, oltre agli uffici della Corporate e alle sedi delle aziende, 70 stabilimenti produttivi. In Gran Bretagna, oltre alla

sede di Finmeccanica UK, sono presenti le aziende che operano nel settore degli elicotteri, dell'elettronica per la difesa, dei sistemi missilistici e dei trasporti. In Francia, è presente la Space Alliance, il gruppo Ansaldo, il consorzio Eurotorp e le joint venture ATR e MBDA.

Negli Stati Uniti, oltre a Finmeccanica North America, operano le aziende di tutti i settori del Gruppo Finmeccanica. Sono attive le linee di produzione e assemblaggio di AgustaWestland (AW-139, AW-119Ke) e gli stabilimenti di DRS Technologies.

Nel 2011, il gruppo ha risentito in modo significativo della crisi economica e finanziaria mondiale e della diminuzione in diversi paesi delle spese destinate alla Difesa.

I numeri del Bilancio hanno fatto così registrare dei cali significativi. Gli ordini sono scesi del 22%, da 22,4 miliardi di euro a 17,4 miliardi, il portafoglio da 48,6 miliardi di euro a 46 miliardi e così i ricavi, scesi da 18,6 miliardi di euro a 17,3 miliardi. Tuttavia, nella prima parte del 2012 sono stati registrati dei segnali di ripresa, anche grazie all'ottenimento di grandi commesse come quella per la fornitura di addestratori avanzati M346 all'Aeronautica israeliana.

Dopo Finmeccanica, l'altro grande player del settore Difesa è Fincantieri.

L'azienda rappresenta uno dei maggiori gruppi al mondo nella progettazione e costruzione di navi mercantili, passeggeri e militari. In campo militare Fincantieri è il primo partner della Marina Militare italiana ed è in grado di costruire unità di superficie, portaerei, fregate, pattugliatori, navi ausiliarie e sommergibili. A fine 2008, la società si è inserita anche nell'importante mercato americano con l'acquisizione del gruppo Manitowoc Marine Group. L'azienda occupa circa 9.000 addetti, con altri 30.000 nell'indotto. La struttura del gruppo, che ha sede a Trieste, comprende cinque business unit: Navi Mercantili, Riparazioni e Trasformazioni Navali, Navi Militari, Sistemi e Componenti Navali e Mega Yacht. Fanno parte dell'azienda anche alcune società collegate e controllate, tra le quali Orizzonte Sistemi Navali, joint venture assieme a Finmeccanica con sede a Genova, Isotta Fraschini Motori, con sede a Bari, Fincantieri Marine Systems North America, con sede negli Stati Uniti, Fincantieri Marine Group (FMG), con sede nello stato del Wisconsin, e il CETENA, con sede principale a Genova, centro attivo nel campo della Ricerca e Sviluppo.

Fincantieri è ora in corsa per acquisire il controllo di uno dei principali gruppi cantieristici canadesi, con attività militari, governative e commerciali.

La Direzione Navi Militari ha sede a Genova ed articolata sui cantieri di Muggiano e Riva Trigoso, in Italia, Marinette Marine, Bay Shipbuilding, Cleveland Shiprepair e ACE Marine, negli USA.

Nel 2011, l'azienda ha fatto registrare ricavi pari a 2,4 miliardi di euro, di cui circa 500 milioni di euro provenienti dal settore Navi Militari. Gli ordini hanno raggiunto 1,8 miliardi di euro, sostanzialmente stabili rispetto al 2010 e 2009, ma nettamente inferiori al dato del 2008 pari a 2,5 miliardi di euro. Nel settore militare, nel 2011 l'azienda ha acquisito ordini per un'altra unità del tipo Littoral Combat Ship per l'US Navy e per un nave anfibia, modello "San Giusto modificata", per la Marina algerina.

Altre due storiche aziende che meritano menzione tra le "grandi" sono senz'altro Avio e Iveco Defence Vehicle. Avio è il motorista italiano di riferimento per i motori di velivoli civili e militari. Nata nel 1908 a Torino, l'azienda oggi occupa quasi 5.000 addetti in 16 insediamenti in Italia e all'estero. Il 14% dei dipendenti è impegnato nella Ricerca e Sviluppo di nuovi prodotti. Avio, in partnership con i maggiori motoristi mondiali (General Electric, Pratt & Whitney e Rolls-Royce), partecipa a importanti programmi di sviluppo e produzione che spaziano dai motori per velivoli wide-body, ai motori per velivoli regionali e business jet. Avio è impegnata in numerosi programmi nel settore commerciale con Boeing, per il nuovo aereo passeggeri 787 Dreamliner, e con Rolls Royce e Airbus, per il "velivolo a due piani" A380.

Nel settore dei motori militari, l'azienda, oltre a progettare e produrre sottosistemi e componenti, è anche presente nel ruolo di sistemista, avendo la responsabilità dell'assemblaggio, test, certificazione, consegna e supporto post-vendita dei propulsori per le Forze Armate nazionali.

E' questo il caso dell'EJ200, il motore dell'Eurofighter, del propulsore RB199 per il Tornado, e del nuovo F124-GA-200 per l'addestratore AleniaAermacchi M-346. Avio è anche fornitore di Pratt & Whitney per il motore dell' F-22 Raptor, il caccia di quinta generazione dell'USAF e partecipa anche allo sviluppo dei motori del Joint Strike Fighter, dell'F-16 e dell'aereo da trasporto europeo A400M. In campo elicotteristico, Avio è partner

di General Electric per i motori degli elicotteri Blackhawk, Cobra, Apache, AW101 e NH-90 e nello sviluppo del motore dei Sikosky S-92/H-92.

Nel settore navale, l'azienda fornisce propulsori aero-derivati per navi veloci e per le unità della Marina Militare italiana e di altre nazioni: le turbine a gas LM2500, sviluppate con la General Electric, equipaggiano, fra le altre, la portaerei Cavour, i cacciatorpediniere Orizzonte per la Marina Militare e per la Marina francese e le fregate italo-francesi FREMM. Avio è inoltre leader nella realizzazione di sistemi d'automazione elettronica per il controllo della propulsione, il pilotaggio automatico e la gestione della timoneria per navi e sottomarini.

Avio ha due specifici centri d'eccellenza: a Brindisi, dove sono concentrate tutte le attività inerenti la manutenzione dei motori per i velivoli militari, ed a Pomigliano d'Arco, dove sono concentrate le attività relative alle revisioni dei motori per impiego commerciale.

L'azienda ha un fatturato superiore al miliardo e mezzo di euro, con circa 400 milioni di euro derivanti dal settore militare, e ne investe oltre il 10% in programmi di ricerca e sviluppo, anche attraverso un sistema a rete di collaborazione strutturata con diverse Università italiane e centri di ricerca dove sussistono competenze di eccellenza in discipline d'interesse dell'azienda.

Iveco Defence Vehicles è una società del gruppo Iveco dedicata alla progettazione e produzione di veicoli multiruolo, autocarri tattici e logistici e veicoli blindati ruotati.

Tra i principali prodotti dell'azienda vanno ricordati il veicolo tattico multiruolo Lince e il veicolo ruotato da combattimento VBM. L'azienda ha fatturato oltre 500 milioni di euro nel 2011 ed è fortemente orientata all'export come testimoniato dal volume di vendite pari al 70% del fatturato. Le vendite all'estero rappresentavano, a metà degli anni Novanta, circa il 20% dei ricavi: oggi l'export determina, in media, il 60% del fatturato a fronte di contratti firmati con oltre 100 paesi. In questo processo di penetrazione dei mercati all'estero, un ruolo particolare l'ha giocato il Lince, selezionato per i requisiti delle proprie forze armate da tanti paesi europei, tra cui, Russia e Regno Unito. Iveco DV ha la propria sede e i propri stabilimenti a Bolzano dove escono, in media, mille veicoli l'anno e dove sono impiegati quasi 1.000 addetti.

Infine non va dimenticata ELT-Elettronica. Anche in questo caso si tratta del tipico esempio di media impresa, fortemente legata al tessuto industriale italiano, in particolare del Lazio, detentrica di importanti fette di mercato in un settore di nicchia come quello dei sistemi di guerra elettronica. Una tipica eccellenza italiana, insomma, che si colloca subito a ridosso delle prime tre aziende del mondo in questo settore, tra cui colossi come l'americana Northrop Grumman, e da anni, oltre ad essere fornitrice delle Forze Armate italiane, esporta i propri sistemi sui mercati di Medio Oriente, Asia e America Latina.

ELT occupa circa 300 addetti ed è accreditata di un giro di affari di circa 300 milioni di euro.

4

La Smart Defence

e le possibilita' di "Pooling & Sharing"

4.1. Gli effetti della crisi sugli strumenti militari e la difesa intelligente

Come abbiamo visto nel [Capitolo 1](#), la crisi economica e finanziaria mondiale (2008-2012) ha avuto un impatto “drammatico” su tutti i principali paesi europei e NATO, costringendoli all’adozione di scelte volte alla riduzione dei bilanci ed al ridimensionamento degli strumenti militari. Ogni Paese ha sacrificato tabelle organiche e ridotto gli investimenti mettendo così a rischio la capacità di assolvere al meglio i propri impegni in chiave internazionale. Per ovviare ad una situazione in cui l’assenza di coordinamento avrebbe veramente inciso sull’”output” produttivo in termini di sicurezza generabile da ogni paese, in sede di Alleanza Atlantica e, in subordine di Unione Europea, si è cercato di rilanciare iniziativa di cooperazione in modo più strutturato rispetto al passato.

E’ in questo contesto che, al vertice di Chicago del maggio 2012, la NATO ha ufficialmente adottato la nuova strategia della Smart Defence. Quest’ultimo è un concetto che mira allo sviluppo di una Difesa sempre più integrata, in cui i Paesi partecipanti sono chiamati a convergere su una serie di aree comuni condividendo i processi di acquisizione delle capacità, l’impiego e la loro gestione. In realtà non si tratta di un concetto nuovo, anche perché già da anni in ambito NATO esistono una serie di iniziative per l’acquisizione congiunta di alcune capacità e la loro gestione, a cominciare dallo Strategic Airlift Capability.

La Smart Defence, tuttavia, allarga il raggio di queste iniziative strutturandole in un approccio istituzionale e di dottrina.

Il concetto si basa su tre pilastri:

- consultazione preventiva tra i paesi alleati riguardo agli assetti prioritari da mantenere;
- il “pooling and sharing” di risorse nazionali per generare capacità comuni;
- la specializzazione delle singole forze armate nazionali per garantire a livello collettivo l’insieme di strumenti necessari a rispondere a future crisi e minacce.

In tale senso, con la Smart Defence, la NATO ha voluto dare un nuovo impulso alla cooperazione internazionale, da sempre ostacolata dai particolarismi e dagli interessi nazionali, ed all’integrazione per ottenere un “output produttivo”, ovvero delle capacità operative, che, altrimenti, con la crisi e la riduzione dei bilanci, i paesi presi singolarmente non sarebbero in grado oggi di esprimere. In pratica, se, fino al 2003, un Paese come il Regno Unito era in grado di partecipare ad un’operazione ad alta intensità come Iraqi Freedom con un’intera Divisione, con i relativi supporti, più una Task Force Navale, con una portaerei e unità anfibia, ed una Task Force Area, per un totale di quasi 30.000 uomini, oggi non sarebbe probabilmente più in grado di farlo, se non in un contesto di coalizione con il contributo rilevante di altri partner.

In generale una difesa più integrata, “smart”, potrebbe garantire una serie di benefici del tutto intuitivi. Per esempio nel procurement, laddove autentici programmi di cooperazione garantiscono economie di scala e, dunque, possono ridurre i costi unitari dei singoli sistemi. Finora però questo approccio elementare è stato ostacolato dal prevalere dei diversi requisiti nazionali, derivanti da interessi nazionali diversi, e dalle pressioni delle singole industrie nazionali ad accaparrarsi la quota più ampia possibile di business. Tuttavia, quando tali ostacoli sono superati, i vantaggi e i risparmi possono essere notevoli. Per esempio, la Svezia ha risparmiato 40 milioni di euro, in procurement e ciclo vita, grazie all’acquisizione congiunta con la Norvegia del sistema di artiglieria Archer.

Un altro esempio, lo ha fornito direttamente l’European Defence Agency. Secondo l’Agenzia, oggi cinque paesi europei hanno acquisito ed operano in maniera separata satelliti militari per le telecomunicazioni, ad un costo stimato in circa 10 miliardi di dollari.

Se nell'acquisizione e nella gestione di questi sistemi, invece, ci fossero state delle sinergie ed una cooperazione, il risparmio sarebbe stato superiore al miliardo di dollari.

Ma altri risparmi potrebbero esserci in campo addestrativo, con la condivisione delle medesime infrastrutture da parte di uomini e assetti appartenenti a Forze Armate di paesi diversi. E' il caso del centro franco-tedesco di Le Luc, dove gli equipaggi degli elicotteri Tiger francesi e tedeschi utilizzano il medesimo simulatore. Oppure, ancora, in campo logistico come hanno dimostrato Danimarca, Olanda e Norvegia che hanno regolarmente schierato a rotazione nella missione ISAF in Afghanistan una Task Force di caccia per il supporto delle truppe a terra.

La NATO, con il vertice di Chicago, ha cercato di recepire questi concetti lanciando così la difesa intelligente ed il più ampio concetto "NATO Forces 2020". Con tale concetto, l'Alleanza Atlantica ha voluto sottolineare la necessità per i paesi membri di arrivare, appunto entro il 2020, a creare delle forze sempre più integrate, connesse e addestrate e comandate in modo tale che esse possano operare insieme in tutti i possibili scenari. Fondamentale per raggiungere questo obiettivo è la cooperazione nell'acquisizione e gestione di alcune capacità ritenute dall'Alleanza Atlantica fondamentali e prioritarie.

E' esattamente a questo livello che "opera" la Smart Defence, ovvero un nuovo modo, secondo la NATO, di intendere la Difesa e le capacità militari per il quale, con l'aumento dei costi di sviluppo dei programmi e la drastica riduzione dei budget militari, i paesi non hanno più la forza per acquisire e gestire singolarmente alcune capacità "pregiate". Da qui, la necessità di cooperare per condividere costi di sviluppo, acquisizione e supporto di ciclo vita.

4.2. Il pooling and sharing: dove e perché?

Una volta fissati questi concetti di fondo, a Chicago la NATO ha poi delineato una serie di capacità considerate prioritarie su cui i paesi membri avrebbero dovuto cooperare con i relativi progetti. Di questi ultimi, alla fine ne sono usciti 20, suddivisi a grandi linee in due filoni. Nel primo sono raggruppati i progetti a breve e medio termine, ritenuti più urgenti, ma anche più facilmente conseguibili, mentre nella seconda categoria sono raggruppati i progetti a lungo termine. Ciascun progetto ha una “lead nation” ed alcuni paesi partecipanti. Nella prima categoria, ovvero nella categoria dei progetti a breve e medio termine, rientrano, tra gli altri:

- pattugliamento marittimo, con “lead nation” Germania;
- Force Protection, a guida italiana per la messa in comune di assetti di “route clearance package” / Counter-IED;
- il munizionamento, con due iniziative a guida danese e canadese;
- un progetto relativo a logistica e sostegno, a guida Regno Unito.

Nella categoria dei progetti a lungo termine, invece, rientrano quelle capacità che la NATO ritiene strategiche alla luce delle minacce che presumibilmente dovranno essere affrontate da qui ai prossimi 10/15 anni. In particolare, in tale ambito, al vertice di Chicago sono state individuate tre capacità: difesa antimissile, sorveglianza e ricognizione e difesa dello spazio aereo.

Per quanto riguarda il primo settore, l’esigenza nasce dalla crescente **minaccia rappresentata dalla proliferazione dei missili balistici** e dai programmi WMD (=Weapons of Mass Destruction - Armi di Distruzione di Massa) portati avanti da diversi paesi: dalla Corea del Nord, all’Iran, passando per la Siria. Tale minaccia, a partire dagli ultimi due/tre anni, è ormai percepita dalla totalità dei paesi europei e NATO all’unisono tanto che la capacità della NATO di difendersi da missili balistici sarà un’importante integrazione delle capacità di deterrenza e difesa dell’Alleanza e parte integrante della difesa collettiva dalle minacce del XXI secolo. Già nel precedente vertice di Lisbona, adottando il suo Nuovo Concetto Strategico ed una revisione della postura di deterrenza e difesa (DDPR Deterrence and Defense Posture Review), la NATO aveva deciso di dar vita ad una capacità di difesa antimissile in grado di fornire la copertura completa e la protezione di tutta la popolazione, il territorio e le forze dei paesi europei della NATO

contro la minaccia posta dalla proliferazione dei missili balistici, sulla base dei principi dell'indivisibilità della sicurezza degli Alleati e della solidarietà in seno alla NATO, dell'equa ripartizione di rischi e oneri, e di una sfida affrontabile, tenuto conto del livello della minaccia, alla luce di una sostenibilità finanziaria e fattibilità tecnica e in funzione delle ultime valutazioni comuni della minaccia concordate dall'Alleanza.

A Chicago è stato compiuto un ulteriore passo in avanti mediante l'annuncio del conseguimento di una capacità interinale di difesa antimissile e della riconduzione dell'iniziativa americana European

Phased Adaptive Approach, per la costituzione di un "segmento" europeo della Ballistic Missile Defence statunitense, in seno alla NATO. In questo modo la difesa antimissile americana basata in Europa contro i missili balistici a medio e lungo raggio passerà a tutti gli effetti, quanto meno nominalmente, sotto il "cappello" della NATO, con l'obiettivo finale di realizzare, in più fasi, una difesa antimissile multi-strato, realmente interoperabile, basata su una rete di comando e controllo ed una catena di early warning NATO ed in grado di proteggere tutti i paesi membri.

Il passaggio fondamentale, pertanto, è stato l'allargamento del segmento europeo della BMD (=Ballistic Missile Defence - Difesa da Missili Balistici) americana alla NATO attraverso l'implementazione, già annunciata dal Presidente Obama nel settembre 2009, del nuovo European Phased Adaptive Approach e della sua contestuale apertura alla NATO. Un passaggio, ripetiamo fondamentale, dal momento che fino ad allora il segmento europeo della difesa antimissile era stato pensato come un'iniziativa americana della BMD estesa, attraverso accordi bilaterali, solo ad alcuni paesi europei. In particolare, la BMD si basa su tre segmenti. Un segmento per l'intercettazione dei missili nella loro fase ascendente e di "spinta", un segmento per l'intercettazione dei missili balistici nella loro fase intermedia e di crociera ed un segmento per l'intercettazione dei missili balistici nella loro fase terminale e di rientro.

Il primo segmento è ancora quello maggiormente da sviluppare e quello che, finora, ha ricevuto un minore ammontare di fondi. Gli Stati Uniti, difatti, da tempo stanno cercando di sviluppare sistemi – da sistemi laser aeroportati a "cannoni a microonde" a bordo di satelliti – per l'intercettazione dei missili balistici nella fase di spinta e ascesa, senza grandi successi. In questa fase, infatti, è estremamente complesso ingaggiare un missile a causa

dei bassissimi tempi di reazione e delle ridotte finestre temporali, da uno a cinque minuti, e dell'impossibilità di schierare, per ovvi motivi, intercettori a ridosso delle fonti di minaccia e delle zone di lancio.

Molto più sviluppato, invece, è il secondo segmento della BMD, ovvero la difesa di medio corso. Questo segmento è imperniato sulle capacità fornite dal sistema Aegis BMD e sugli intercettori SM-3 imbarcati sugli incrociatori classe Ticonderoga e sui caccia Arleigh Burke dell'US Navy. Questa parte della BMD garantisce l'ingaggio dei missili a corto raggio o a raggio intermedio nella loro fase di medio corso ad opera dei succitati intercettori con capacità di ingaggio eso-atmosferica SM-3. Inoltre, sempre in questa fase, grazie alle capacità di Long Range Surveillance and Track del radar a quattro facce fisse SPY-1 del sistema Aegis BMD possono essere acquisite e trasmesse anche le coordinate degli ICBM (Intercontinental Ballistic Missile). A completare la difesa di medio corso ci sono gli intercettori tri-stadio schierati nelle basi di Fort Greely, in Alaska, e Vandenberg.

Questi missili sono dotati di un Eso Atmospheric Kill Vehicle in grado di ingaggiare un missile balistico fuori dall'atmosfera nella sua fase di crociera.

Ad oggi (2012) sono stati schierati 30 intercettori di questa tipologia. Fino al 2009, dei sistemi analoghi dovevano essere schierati anche in Europa, ma con l'avvento del Presidente Obama e le decisioni già accennate del 2009 tutto è stato rimesso in discussione come vedremo maggiormente nel dettaglio più avanti. Tornando alla BMD, il terzo elemento, quello della difesa terminale, è basato su due segmenti: un segmento navale, sempre basato sull'Aegis BMD e sugli SM-2 Block IV, ed un segmento terrestre, imperniato sui sistemi Patriot PAC-3 e THAAD (Terminal High Altitude Area Defense). Quest'ultimo è un sistema per l'intercettazione dei missili balistici nella loro fase terminale subito fuori dall'atmosfera e nella primissima fase di rientro. Ad oggi sono già state schierate due batterie su THAAD a Fort Bliss. Il THAAD è complementare rispetto al Patriot PAC-3 che, di fatto, rappresenta l'ultima difesa contro i missili balistici.

Ciascuna pedina della BMD è poi coordinata e gestita da un'infrastruttura di comando, controllo e comunicazione e servita da una rete di satelliti e di radar di scoperta e di early warning in grado di acquisire, processare e distribuire agli intercettori nei tempi utili dati, coordinate e traiettorie di missili balistici provenienti da paesi diversi.

Per quanto riguarda i sensori, la BMD utilizza una serie di apparati, schierati in diverse parti del mondo, in grado di scoprire e tracciare bersagli dalla bassa RCS (= Radar Cross Section) a lunga distanza. Si tratta sia di sensori ereditati dalla Guerra Fredda, e successivamente aggiornati, sia di sensori sviluppati di recente in base ai requisiti della difesa antibalistica. Nel primo settore rientrano i radar di Early Warning di Beale, in California, Clear, in Alaska, Fylingdales, in Gran Bretagna e Thule in Groenlandia.

Questi radar sono stati aggiornati, nella componente hardware e software, per estenderne le capacità alla scoperta ed al tracciamento dei missili balistici, sin dalle prime fasi della traiettoria balistica, ed alla trasmissione dei dati relativi ai radar d'inseguimento e tracking che asservono le batterie di intercettori. A questi apparati va aggiunto anche il radar Cobra Dane di Shemya in Alaska, che alle medesime caratteristiche dei radar sopra citati, associa anche la capacità di fornire l'update delle tracce dei bersagli agli intercettori in volo. Tutti questi sensori sono accreditati di una portata nell'ordine dei 6.000 km.

Nella seconda categoria ("sviluppati di recente") rientrano i radar AN/TPY-2 e i Sea-Based X-Band (SBX). I primi sono radar dispiegabili/trasportabili in banda X in grado di scoprire oggetti a bassa RCS a lunghe distanze (oltre 2.000 km, ma, secondo fonti non ufficiali, anche fino a quasi 4.000 km). Questi apparati, già dispiegati in Giappone, Israele e Turchia, costituiscono gli "occhi" avanzati della BMD, completandone la copertura, e sono in grado di trasmettere a tutte le altre componenti i parametri relativi alla traiettoria dei bersagli. Lo stesso radar opera anche nell'ambito del sistema THAAD.

I Sea-Based X-Band sono, invece, radar dalle caratteristiche grosso simili a quelle dell'AN/TPY-2, installati, però, su una piattaforma oceanica semi-sommergibile. Attualmente, il sistema è in fase di sperimentazione. In sperimentazione, e qui chiudiamo questa parte dedicata ai sensori della BMD, è anche lo Space Tracking and Surveillance System (STSS). Tale sistema consiste di due satelliti, che operano in orbita bassa, dotati di sensori agli infrarossi per la scoperta ed il tracciamento dei missili balistici sin dalla fase di spinta e ascesa.

Tornando alla difesa ABM NATO, l'European Phased Adaptive Approach (EPAA) prevede che una parte della BMD sia trasferita alla NATO, e gestita dalla NATO stessa, in base a procedure e standard dell'Alleanza. Tecnicamente, l'EPAA prevede lo schieramento di unità Aegis nel Mediterraneo, di radar di scoperta in banda X in Turchia, e poi in altri Paesi

europei, e lo sviluppo di una versione “terrestre” del sistema Aegis BMD (Aegis Ashore) e dell’intercettore SM-3 per lo schieramento sempre sul suolo di alcuni paesi europei.

Al contrario, l’amministrazione Bush prevedeva di schierare in Europa dell’Est, come già ricordato attraverso accordi bilaterali, la stessa tipologia di intercettori basati a Fort Greely e a Vandenberg, mantenendoli di fatto sotto il comando e controllo americano e, dunque, nell’ambito della BMD. Con le decisioni dell’amministrazione Obama, pertanto, gli SM-3 “terrestri” sostituiranno i Ground Midcourse Based Interceptor e saranno completati dagli SM-3 basati sulle navi nel Mediterraneo.

La EPAA prevede quattro fasi.

La prima fase è già stata, di fatto, completata. Questa ha visto lo schieramento nel Mediterraneo, a partire dal 2011, e per un ciclo di dispiegamento durato otto mesi, della prima unità americana equipaggiata con il sistema Aegis BMD e gli intercettori SM-3 e il dislocamento in Turchia del radar in banda X AN/TPY-2.

La seconda fase, da completarsi entro il 2015, vedrà lo schieramento in Romania del primo sito basato sul sistema Aegis Ashore. Il sito comprenderà una versione terrestre del sistema Aegis con un radar multifunzione SPY-1 modificato e 24 intercettori SM-3, anch’essi adeguati per operare da terra.

La terza fase, il cui completamento è previsto nel 2018, prevede il dispiegamento di un secondo sito, identico a quello rumeno, in Polonia.

Infine, la quarta fase, porterà a regime tutti gli elementi del sistema entro il 2020 e vedrà un aggiornamento degli intercettori e degli assetti radar e satellitari per la scoperta ed il tracking di un numero sempre maggiore di minacce balistiche.

Tornando al vertice di Chicago, come si accennava, è stato dichiarato il conseguimento di una Interim Capability per la difesa missilistica NATO. Concretamente, questo ha significato l’attivazione delle prime procedure di comando e controllo NATO, il cuore operativo del sistema sarà l’Allied Air Command di Ramstein, ed il trasferimento all’Alleanza del controllo operativo del radar AN-TYP-2 turco. Per quanto riguarda le unità Aegis BMD dislocate nel Mediterraneo, queste resteranno, invece, sotto il controllo operativo americano passando sotto “cappello” NATO solo quando necessario.

Rispetto al core dei sistemi e degli assetti forniti dagli USA, a Chicago la NATO ha inoltre deciso che questo primo scudo missilistico dovrà essere integrato dai contributi di altri alleati, per allargarne ed aggiornarne il sistema di comando, controllo e comunicazione, così come le componenti sensoristica e d'intercettazione, ed impegnandosi ad investire nel progetto un miliardo di dollari.

Attualmente, sono allo studio più ipotesi. Una prima ipotesi riguarda l'aggiornamento del radar a lungo raggio SMART-L e del sistema di gestione di combattimento dei DDG olandesi classe De Zeven Provinciën, per adeguarlo alla scoperta ed al tracking dei missili balistici, e l'eventuale estensione di tale aggiornamento ai DDG tedeschi classe Sachsen, che impiegano il medesimo radar ed il medesimo sistema, nonché alle unità multiruolo danesi Absalon (che, al posto dello SMART-L impiegano, però, lo SMART-S).

L'Olanda si è già mossa in questa direzione dopo che di recente è stato dato via libera alla modifica del sistema di combattimento e del radar SMART-L sui caccia De Zeven Provinciën. Queste modifiche consentiranno di incrementare la portata del sensore ad oltre 1.000 km e di consentirne la scoperta dei missili a corto raggio subito dopo il lancio.

Resta da capire se per l'ingaggio dei missili balistici, le unità verrebbero dotate di SM-2 Block IV o SM-3. Un'altra opzione è, invece, quella di aggiornare i CMS (Combat Management System) e i radar dei cacciatorpediniere di altre marine europee per equipaggiarle con l'SM-3. Tra le due soluzioni, la prima è senz'altro quella meno costosa e rischiosa anche perché già oggi le navi in questione operano con i missili SM-2 Block IIIA. Al contrario, la seconda opzione presenta costi e rischi maggiori considerato che ci sarebbe da integrare ex-novo il missile SM-3 in un sistema di combattimento, come quello dei caccia inglesi Daring o dei caccia franco-italiani Orizzonte, che non opera con i missili Standard. Uno sforzo oggettivamente irrealizzabile con le risorse disponibili.

Il secondo settore individuato come prioritario nei progetti a lungo raggio è quello della sorveglianza e ricognizione, dove, per fortuna, a Chicago si è compiuto subito un "bel balzo" in avanti dando il concreto via libera al progetto **AGS (Allied Ground Surveillance)** con la firma dell'accordo con la Northrop Grumman, del valore di 1,2 miliardi di dollari, per la fornitura di cinque UAV Global Hawk ed i sistemi associati. L'azienda americana guida un team industriale comprendente diverse aziende europee tra cui anche le italiane SELEX Galileo e SELEX Elsag.

Il progetto, rimasto in stand-by per anni, è stato alla fine accelerato in conseguenza della guerra di Libia, e già a febbraio 2012 era stato approvato da 13 paesi: oltre all'Italia, Bulgaria, Repubblica Ceca, Estonia, Germania, Lettonia, Lituania, Lussemburgo, Norvegia, Romania, Slovacchia, Slovenia e Stati Uniti. Secondo l'accordo, questo gruppo di alleati acquisirà cinque UAV, ovvero gli americani Global Hawk, che verranno ospitati presso la base aerea di Sigonella, mentre la NATO si occuperà del loro mantenimento e della loro operatività per conto di tutti e 28 i membri dell'Alleanza. Il nuovo sistema AGS sarà disponibile per l'Alleanza in un periodo compreso tra il 2015 e il 2017 e porterà nella base di Sigonella almeno 600 militari in più entro il 2017, anno in cui si prevede che il sistema diventerà pienamente operativo. L'acquisto dei droni e dei sistemi collegati richiederà, come già ricordato, un investimento vicino al miliardo di euro, mentre il costo operativo dell'AGS per i prossimi venti anni sarà di poco superiore ai due miliardi di euro. Il costo operativo e di mantenimento dei droni sarà condiviso da tutti e 28 gli alleati, seguendo le normali procedure di contribuzione in vigore nell'Alleanza.

Il sistema AGS si compone di tre elementi: uno aereo, uno terrestre ed un elemento di supporto. La componente aerea è, come detto, costituita da cinque Global Hawk Block 40 HALE (High Altitude and Long Endurance), prodotti dall'americana Northrop Grumman, dotati del nuovo radar a scansione elettronica AN/ZPY-2 Multi-Platform Radar Technology Insertion Program (MP-RTIP) in grado di garantire capacità SAR (= Synthetic Aperture Radar), di mappatura digitale ad alta risoluzione del terreno e capacità GMTI (= Ground Moving Target Indicator) per il tracciamento dei bersagli terrestri. I velivoli sono in grado di volare ad una quota di oltre 10.000 metri per oltre 32 ore ad una velocità di 340 nodi.

Il segmento terrestre sarà invece costituito dalle stazioni terrestri di controllo, localizzate presso la base di Sigonella, che garantiranno l'analisi, il processamento dei dati, il link con il sistema di comando e controllo della NATO e la disseminazione e distribuzione dei dati ad "utenti" ed utilizzatori diversi. Infine, il segmento di supporto sarà costituito da installazioni ed infrastrutture dedicate localizzate sempre presso l'aerostazione di Sigonella.

Per la gestione del programma, è stata creata una struttura ed un meccanismo apposito con al vertice la NATO Alliance Ground Surveillance Management Organization (NAGSMO) responsabile dell'acquisizione del sistema AGS in nome e per conto delle 13 nazioni partecipanti.

L'AGS Implementation Office (AGS IO) di SHAPE (Supreme Headquarters Allied Powers Europe) è invece responsabile per assicurare l'integrazione del sistema e l'impegno delle capacità.

Il sistema dovrebbe diventare operativo nel 2017. Fino ad allora, una capacità di interim sarà assicurata dai velivoli pilotati inglesi Sentinel R1 (usati con successo durante la campagna di Libia) e dagli UAV francesi modificati, di produzione israeliana, Heron TP. Francia e Regno Unito hanno in tal senso firmato un MoU con SHAPE per garantire questa capacità ed un contributo materiale all'AGS. Una volta, poi, che i Global Hawk saranno operativi, Sentinel ed Heron R1 assicureranno una capacità complementare.

Infine, il terzo settore prioritario individuato a Chicago sarà quello dell'Air Policing e della difesa degli spazi aerei dell'Alleanza. Ad oggi, esistono in questo campo già alcune iniziative. Dal 2004, al momento dell'ingresso nella NATO dei tre pesi baltici (Lettonia, Lituania e Estonia), i caccia di altri paesi NATO pattugliano, a rotazione, i loro cieli per garantire così un risparmio di risorse da reinvestire nello sviluppo di altre capacità.

Questo schema, inizialmente adottato su base interinale, di recente è stato reso definitivo. Lo stesso accade per altri paesi come la Slovenia, i cui cieli sono pattugliati dall'Aeronautica Militare, e l'Albania, la cui difesa aerea è assicurata dai caccia italiani e greci. Già adesso si sta parlando di applicare schemi analoghi agli spazi aerei del Benelux, laddove Belgio e Olanda stanno discutendo della costituzione di una Quick Reaction Force di F-16. Su questa lunghezza d'onda si stanno muovendo anche i paesi dell'Est Europa, in particolare Romania, Bulgaria e Croazia. Tutti questi paesi hanno il requisito per un nuovo fighter e l'esigenza nel breve periodo di sostituire le proprie flotte di MiG-21/29. Preso singolarmente, ciascuno di loro non può permettersi, considerata la grave crisi economica, di sobbarcarsi interamente i costi di acquisizione e gestione di un nuovo caccia. Per tale ragione, da tempo si sta pensando all'acquisizione congiunta di un nuovo aereo ed ad un successivo impiego e gestione altrettanto joint.

In tale ambito sono stati offerti sia EFA usati delle aeronautiche italiana e tedesca, e F-16 altrettanto usati della Guardia Nazionale americana o dell'Aeronautica israeliana.

Fuori da queste iniziative già più o meno avviate, la NATO avrebbe, però, bisogno di incrementare ulteriormente le proprie capacità in altri settori, a cominciare dal trasporto

strategico. Alcuni paesi NATO, per esempio il Regno Unito, hanno cercato di risolvere la questione in proprio ricorrendo all'acquisizione di otto C-17 dall'azienda americana Boeing. Per il resto si è cercato di portare avanti alcune iniziative multinazionali.

La prima è la Strategic Airlift Capability (SAC), che raduna dieci paesi NATO più due partner, per l'acquisizione e la gestione congiunta di tre velivoli da trasporto strategico C-17. La SAC è partita nel 2009 per effetto di un Memorandum of Understanding tra 10 paesi NATO, più altri due paesi appartenenti alla Partnership for Peace (Svezia e Finlandia). L'obiettivo dell'iniziativa era quello di acquisire, supportare e gestire tre velivoli da trasporto strategico C-17. I velivoli sono stati consegnati tra il luglio e l'ottobre 2009 e, da allora, operano dalla base ungherese di Papa. I C-17 sono pilotati e serviti da equipaggi multinazionali nell'ambito di una struttura di comando, composta da personale di tutte le nazioni partecipanti, denominata Heavy Airlift Wing (HAW). I velivoli sono configurati ed equipaggiati secondo gli standard dei C-17 in servizio con l'USAF. Tuttora operano in supporto della missione NATO ISAF in Afghanistan.

Restando sempre nel campo del trasporto strategico, è attiva una seconda iniziativa basata su Antonov An-124-100. In realtà questa iniziativa da interinale che doveva essere inizialmente rischia di diventare strutturale ancora per molto tempo, a testimonianza del gap ancora esistente in Europa nel settore.

Il grande problema, o se vogliamo, il grande equivoco, è che in Europa sono stati investiti miliardi di euro nell'A400M. Il programma, a causa di diverse problematiche di tipo tecnico, relativo al nuovo motore, ma, soprattutto, politico (dovute al problema della governance dell'azienda franco-tedesca Airbus), ha subito una serie interminabili di ritardi e ancora oggi il velivolo non è pronto. Non solo, ma l'A400M, propagandato come una sorta di C-17 europeo, per caratteristiche tecniche non risponde affatto al requisito trasporto strategico collocandosi in una fascia intermedia, e ibrida, tra il trasporto tattico, e, dunque, l'"immortale" C-130, ed il trasporto strategico puro, dove a farla da padrone sono americani e russi. La missione in Afghanistan ha risolto una volta per tutte l'equivoco dimostrando cosa sia realmente trasporto strategico e quanto siano importanti vettori della categoria di C-5/17 o An-24 per alimentare missioni in teatri difficili a grandi distanze dai territori nazionali.

4.3 UCAV: il futuro dell'industria europea

Al di là delle iniziative di “pooling and sharing” a lungo raggio già avviate dalla NATO, ed esaminate nel paragrafo precedente, il settore dove oggi più che mai sarebbe fondamentale mettere in comune capacità e risorse è quello degli UAV/UCAV ([=Unmanned Combat Air Vehicle](#)¹⁷). C'è poco da dire, se non che dal settore degli UAV/UCAV dipende il futuro stesso dell'industria della Difesa europea. L'Europa dopo, purtroppo, aver perso il treno dei velivoli di quinta generazione, non può permettersi di rimanere al palo, rispetto agli USA, in un settore ad alta tecnologia ed apporto di “know how” come questo. Ma per tenere il passo degli USA, che già partono, anzi, sono partiti, in vantaggio, in un campo dove i costi di sviluppo sono altissimi, non ci possono essere alternative alla cooperazione ed alla strutturazione di partnership per condividere costi di sviluppo, acquisizione e gestione. E qui si aprono le “dolenti note”.

Oggi, l'Europa sta andando in questo settore letteralmente in ordine sparso. I programmi sono diversi e la dispersione di risorse è notevole. Il primo programma importante è il nEUROn, del quale abbiamo già parlato nel [Capitolo 2](#). Il programma serve a sviluppare un “know how” ed un expertise nel settore degli UCAV ed una base tecnologica sulla quale innestare in futuro lo sviluppo e la produzione di un UCAV operativo a tutti gli effetti. In tal senso ognuno dei sei paesi partecipanti al programma “prenderà” dal nEUROn qualcosa per poi seguire la strada futura della produzione singolarmente o in cooperazione anche con altri paesi che tuttora non partecipano al programma. Questo è il problema principale del nEUROn che rischia così di essere un esercizio di cooperazione fine a se stesso dal quale, poi, i singoli paesi trarranno diverse conseguenze.

A gennaio 2012, come già ricordato, il primo dimostratore di nEUROn è stato ufficialmente presentato ed al momento in cui scrivevamo erano attesi i primi test in volo.

Il passo successivo sarà la valutazione della “stealthiness” del velivolo e la sua capacità di rilasciare ordigni guidati dalla propria baia armi interna.

¹⁷ Military Unmanned Aircraft Systems. Sistemi aeromobili militari senza pilota.
Rapporto di Ricerca Ce.Mi.S.S. 2011 del Magg. G.A.r.n. Luigi Caravita (in lingua italiana)
http://www.difesa.it/SMD/CASD/Istituti_militari/CeMISS/Pubblicazioni/News206/2012-02/Pagine/MilitaryUnmanneed.aspx (ultima visita 2012 10 30)

Un altro analogo programma di dimostrazione tecnologica nel settore è il Taranis britannico. A differenza del nEUROn, il Taranis è uno sviluppo interamente nazionale portato avanti dal MoD UK e dalla BAE Systems.

Il Taranis è stato ufficialmente presentato nel 2010. Dopo di allora sono stati condotti una serie di test a terra e dei test per valutare la RCS (=Radar Cross Section) del velivolo e l'integrazione del propulsore e, adesso, è atteso un primo volo. BAE Systems ha sviluppato il Taranis parallelamente ad un altro dimostratore, questa volta di UAV, ovvero il Mantis. Quest'ultimo, ufficialmente lanciato nel 2009, è stato testato anche in volo con una serie di prove condotte in Australia. Nel 2013, il velivolo dovrebbe essere provato anche nello spazio aereo britannico dopo una serie di revisioni al software.

In realtà nel settore regna la confusione più totale. E questo perché, proprio Francia e Regno Unito, nell'ambito dell'accordo di cooperazione strategica dell'autunno 2010, hanno dato il via ad un'ulteriore cooperazione per lo sviluppo congiunto di un UAV nella categoria MALE. In realtà, dopo di allora, nonostante l'impegno sia stato ulteriormente ribadito dai leader dei due paesi, di passi concreti non ne sono stati fatti. Nel febbraio 2012, in un summit tra il Primo Ministro britannico Cameron e l'allora Presidente francese Sarkozy è stata ribadita la priorità del programma ed auspicato l'allargamento della partnership anche ad altri paesi europei. Tuttavia, l'elezione in Francia del Presidente socialista Hollande ha rimesso in discussione il quadro, rallentando la cooperazione tra i due paesi.

Al momento in cui scrivevamo, era ancora atteso il contratto, previsto della durata di 18 mesi, per la fase di maturazione tecnologica e riduzione del rischio del nuovo velivolo, denominato Future Combt Air System/Telemos. Questo nonostante che la Francia abbia accettato di valutare l'UAV tattico Watchkeeper, prodotto dalla Thales Uk sulla base dell'israeliano Heron-450, in vista di un eventuale ordine da parte dell'Armee de Terre.

Un passo considerato propedeutico all'effettivo avvio della cooperazione sul Telemos. Secondo i dati disponibili, nel Telemos dovrebbero convergere le esperienze del Mantis e del Taranis, da una parte, e del nEUROn, dall'altra. Un po' paradossale se si pensa che il nEUROn è stato sviluppato da sei paesi e non, pertanto, dalla sola Francia. Non a caso, Italia e Germania, allarmati dalla partnership franco-inglese, a fine 2011 hanno sottoscritto un MoU per esplorare eventuali segmenti di cooperazione per lo sviluppo congiunto di un UAV. La stessa Germania per tre anni aveva, infatti, portato avanti, con EADS/Cassidian,

un proprio programma relativo ad un MALE, denominato Talarion. Il progetto, molto ambizioso, avrebbe dovuto portare alla realizzazione di un UAV per operazioni di intelligence, ricognizione e sorveglianza, in grado di volare a oltre 18.000 metri, con un peso al decollo di sette tonnellate ed un'apertura alare di 28 metri.

Originariamente, l'azienda pensava di poter vendere fino a 15 velivoli, in almeno quattro paesi europei. Tuttavia, dopo due anni di lobbying e campagna commerciale, a marzo 2012 Cassidian ha annunciato il termine del programma visto che, in assenza di un ordine da parte di un cliente, i fondi disponibili non consentivano la prosecuzione del programma.

Come se non bastasse è arrivata, ai primi di settembre 2012, la firma tra Francia e Germania di un ulteriore MoU per la cooperazione nel campo degli UAV MALE. I due Ministeri della Difesa si sono affrettati a precisare che tale MoU non significa il venir meno degli impegni presi dai rispettivi governi in campo UAV con altri paesi, ovvero, come abbiamo visto, Regno Unito e Italia, ma l'accordo non ha fatto altro che rendere ancora più ingarbugliata la situazione.

Nel complesso, tutte queste iniziative, ostacolate anche dalla riduzione dei fondi, non porteranno ad un UCAV europeo credibile prima dei prossimi 20 anni.

E', allora, auspicabile che i maggiori paesi del Vecchio Continente si mettano d'accordo per lanciare un vero programma congiunto per lo sviluppo e la produzione di un UCAV serio e credibile in grado di costituire la spina dorsale delle aeronautiche europee del futuro. Altrimenti c'è il rischio, come più volte sottolineato, che tutti questi sforzi singoli portino a niente di concreto e che, pertanto, l'Europa perda un treno fondamentale. Vedremo quali saranno i futuri sviluppi. Sicuramente, di recente, la nuova "entente cordiale" franco-britannica, da molti considerata pronuba di future, più ampie, aggregazioni europee, ha subito una battuta d'arresto importante.

Dapprima, la decisione di Londra di tornare sui propri passi optando ancora una volta per la variante STOVL dell'F-35, per equipaggiare la futura portaerei Queen Elizabeth, ha fatto venire meno la possibilità di cooperare nel settore delle portaerei con la Francia, che utilizza la De Gaulle con ponte convenzionale e aerei CTOL (= Conventional Take Off and Landing), come originariamente previsto nel già citato accordo del 2010. Questo, tra le altre cose, difatti, prevedeva la possibilità di una gestione congiunta delle portaerei e dei

gruppi di volo di Royal Navy e Marine Nationale in base al presupposto, però, che entrambi i paesi avessero portaerei con ponte di volo “convenzionale” e catapulte.

La decisione inglese di tornare allo STOVL, ed allo skyjump, ha, dunque, rimesso in discussione tutto. A ciò bisogna, poi, aggiungere, come già ricordato, l’elezione del nuovo Presidente francese Hollande, meno interessato del predecessore Sarkozy a stringere accordi e partnership bilaterali con partner “tradizionalmente innaturali”, come il Regno Unito.

Resta il fatto che l’Europa deve quanto prima decidersi se imboccare la strada del futuro, ovvero, tra l’altro, la strada del reale sviluppo di un UCAV europeo, un’iniziativa sul quale far confluire quanto meno i principali paesi dell’UE, o se continuare nella battaglia di retroguardia di iniziative singole, o scoordinate tra loro, che, di fatto, priveranno di una capacità autenticamente credibile l’Europa facendole definitivamente perdere il treno della rilevanza strategica.

5

I possibili effetti del "Pooling & Sharing" sull'industria italiana della Difesa.

5.1 Le problematiche

L'impatto delle iniziative di Smart Defence sull'industria della Difesa italiana potrebbe avere più risvolti. Nella realtà, al di là del contesto, che certo non offre grandi alternative, la questione va "maneggiata" con cura. Soprattutto qua in Italia, per il semplice motivo che se realmente si vuole che il "pooling and sharing" non finisca per indebolire la base industriale nazionale è necessaria una consapevolezza ben precisa. Quando la torta diminuisce, perché i "soldi" non ci sono, il rischio è che a prevalere siano le aziende più grandi e che in quel momento hanno il prodotto pronto e, soprattutto, le aziende meglio supportate dai governi nazionali. Il punto è questo. Nell'ambito delle iniziative di "pooling and sharing", la quota di business dipende, dunque, dalla capacità e dalla forza di contrattazione non tanto della stessa industria, quanto piuttosto del sistema Paese preso nel suo complesso. In pratica, anche per il "pooling and sharing", si riproduce, su scala e con intensità ben maggiori, la logica che governa la regolazione delle questioni economiche in ambito europeo. Ovvero ogni attore si muove in una "arena", seppur istituzionalizzata, in cui l'effettiva quota di beneficio ottenibile dipende dalla sua "forza" di bargaining. Ma l'attore in questione, come certe volte vorrebbe semplicemente il modello inter-governativo, non è il governo nazionale, quanto, piuttosto, il sistema paese.

Con quest'ultima parola, ormai troppo abusata e spesso citata a sproposito, da un punto di vista scientifico-politologico si può intendere quell'aggregato politico-strategico che si compone di realtà istituzionali, grandi aziende, think tank e grande stampa quotidiana e specializzata, capace di perseguire in maniera organica ed all'unisono obiettivi concernenti l'interesse nazionale. Questo modello, nelle questioni che riguardano le materie relative alla Difesa ed alla sicurezza nazionale, è ancor più pregnante e offre un

carattere esplicativo ancora superiore rispetto, per esempio, a quello che può offrire relativamente alle questioni economiche.

Il problema, “arcinoto”, è che in Italia il sistema paese è uno sconosciuto. L'Italia, infatti, paese dove da sempre prevalgono individualismo e frazionismo, ognuna delle componenti del sistema marcia spesso per la propria strada e persegue obiettivi, anche coincidenti, in modo disorganico, senza coordinamento con le altre componenti o, quando il coordinamento c'è, questo è del tutto occasionale e non strutturale. La conseguenza è che il potere, ed il peso, di contrattazione di ciascuno di questi “pezzi di sistema” è incomparabilmente inferiore rispetto a quello messo in campo da altri paesi in cui la cultura, e la pratica, del sistema paese è ben presente ed operante.

In queste condizioni c'è il rischio che il “pooling and sharing” vada a beneficio dei paesi, non solo più ricchi e forti, ma anche di paesi, in cui, rispetto all'Italia, vi è “semplicemente” in più una maggiore consapevolezza dell'unicità del sistema e una migliore organizzazione e coordinamento tra tutte le componenti in gioco. In parte sta già accadendo così.

Come emerso dall'esame effettuato nel capitolo precedente è il caso del [programma AGS](#), nel cui ambito la parte del leone l'ha fatta l'industria americana e la Northrop Grumman. In questo caso l'industria italiana, e quella europea in generale, ha scontato un ritardo più che ventennale con gli Stati Uniti che hanno approfittato di un vantaggio tecnologico enorme e della disponibilità di un prodotto, il Global Hawk, ormai maturo e consolidato. Gli Stati Uniti, pertanto, l'hanno fatta da padrone fornendo, oltre al velivolo, anche la connettività satellitare BLOS (=Beyond Line of Sight) e la sensoristica principale, fondamentale in un UAV da ricognizione e sorveglianza.

L'apporto al programma dell'industria italiana, ed europea in generale, è stato tutto sommato limitato. SELEX Galileo ha assunto la responsabilità della componente fissa (MOS) e mobile (TGGS) del segmento di terra del sistema ed ha fornito il proprio contributo alla "suite" di telecomunicazioni, assicurando il collegamento dati su banda larga prodotto da SELEX Elsag, un'altra società di Finmeccanica (di recente “tutte le SELEX” del gruppo Finmeccanica sono state accorpate nella “super-SELEX”). Questa soluzione garantirà il collegamento in modalità LOS (Line of Sight) tra la piattaforma aerea AGS e il segmento di terra.

La stessa cosa sta accadendo anche per la [difesa antimissile](#).

Gli Stati Uniti partono con un vantaggio maturato in 30 anni di investimenti in un settore che, solo di recente, in Europa è stato sdoganato, mentre fino a poco tempo prima veniva considerato tabù e pericolosamente destabilizzante per l'equilibrio strategico. Questi investimenti, accompagnati da una politica industriale di lungo periodo, hanno permesso agli Stati Uniti di costruire una catena di comando e controllo e di early warning satellitare altamente strutturata e performante, nel cui ambito inserire progressivamente tecnologie sempre più moderne e performanti. La difesa antimissile della NATO sarà, pertanto, basata interamente su sistemi americani: i radar sono americani, gli intercettori altrettanto e così i satelliti, con i relativi ponti. Ad oggi e, almeno per i prossimi 20 anni, la difesa antimissile è un business interamente statunitense. In 30 anni, l'Europa non ha sviluppato un sistema con capacità anti-missile. Nel migliore dei casi, nei prossimi 10 anni l'industria europea potrebbe sviluppare un sistema antimissile con capacità terminale, per intenderci un equivalente del PAC-3, recuperando una parte dell'esperienza del MEADS e sviluppando ulteriormente il SAMP-T. Tutto il resto, dall'intercettazione eso-atmosferica, alla radaristica in banda X a lunga portata, all'early-warning satellitare, resterà appannaggio degli Stati Uniti e della loro industria.

5.2 Le opportunità

Ciò detto, esistono comunque alcuni settori, dove per l'industria italiana ci potrebbero essere delle opportunità significative. Come ricordato nel [Capitolo 4](#), l'Italia è "lead nation" dell'iniziativa riguardante i sistemi di "route clearance" e di contrasto agli ordigni improvvisati. Non a caso. Le Forze Armate italiane, difatti, con gli impegni in Afghanistan e prima in Iraq, hanno maturato una notevole esperienza nel settore dello sminamento e del contrasto e rimozione di ordigni esplosivi improvvisati.

L'industria, in questo, non è stata da meno ed oggi si può dire che sia ai vertici del settore grazie ad aziende quali Iveco, Oto Melara, MBDA Italia, solo per ricordarne alcune. Iveco, ormai da anni, produce il veicolo protetto VTLM (=Veicolo Tattico Leggero Multiruolo) Lince, adottato in migliaia di esemplari dalle Forze Armate italiane e dalle Forze Armate di molti altri paesi, dal Regno Unito, alla Spagna, per finire, in tempi più recenti, alla Russia.

Sulla base di questa esperienza, l'azienda ha poi sviluppato, in partnership con la tedesca Krauss Maffei Wegman, il VTMM (=Veicolo Tattico Medio Multiruolo), ancora più pesante e potente, idoneo all'impiego in contesti asimmetrici, per i compiti di Combat Service Support, in particolare per i compiti cosiddetti, appunto, di "route clearance". Quest'ultima tipologia d'impiego si è affermata negli 3/4 anni in Afghanistan e prevede l'impiego di pacchetti di veicoli protetti, tra cui veicoli dotati di bracci per la rimozione di IED (= Improvised Explosive Device - Ordigni Esplosivi Improvvisati), per "aprire" vie di comunicazione, "infestate" da IED, in testa a colonne di normali mezzi tattici di collegamento e di trasporto truppe o come pacchetti "stand alone" per la bonifica di aree ritenute sensibili. Gli americani, ovviamente, sono stati pionieri nel settore.

Gli italiani, insieme ad altri paesi, sono venuti subito dopo e per diverso tempo hanno impiegato in Afghanistan Route Clearance Packages composti da veicoli Buffalo e Cougar acquistati dagli stessi Stati Uniti.

Questa esigenza è diventata ben presto prioritaria tanto che la Difesa ha deciso di lanciare un programma ad hoc relativo all'acquisizione di Route Clearance Packages "più complessi" composti da mezzi e sistemi forniti dall'industria nazionale.

Nel 2012, il programma, nonostante i tagli e la riduzione del bilancio della Difesa, ha ottenuto uno stanziamento di 13 milioni, su un totale previsto per i successivi esercizi di

120 milioni di euro, per l'avvio del programma di acquisizione dei VTMM di Iveco in variante RCP (Route Clearance Package). Nel dettaglio, il programma prevede l'acquisizione di 40 VTMM, cui potranno aggiungersi ulteriori 25 unità, con capacità di bonifica di aree ed itinerari. La finalità del programma è quella di dotare gli assetti specialistici del Genio dell'Esercito italiano di veicoli ed attrezzature tecnologicamente avanzate per la bonifica di aree e di itinerari da IED. Le modalità esecutive prevedono l'acquisizione di un primo blocco di 5 prototipi, e successivamente l'acquisto di ulteriori otto blocchi (ciascuno composto di 5 mezzi).

Il programma consente di acquisire, in via opzionale, ulteriori cinque blocchi (ovvero altri 25 veicoli). In via riassuntiva, il blocco di cinque veicoli costituisce un convoglio, appunto il Route Clearance Package, in cui ciascun mezzo svolge una specifica funzione: ricerca ed individuazione di eventuali ordigni interrati mediante uno speciale radar il grado di rilevare la presenza di ordigni sotto il manto stradale (Earth Penetrating Radar) o mediante attivatori IR; conferma, con un apposito braccio meccanico per lo scavo e l'osservazione; neutralizzazione, per l'attivazione dell'ordigno a distanza attraverso un "roller" posto sulla parte anteriore dei veicoli; osservazione e sicurezza, per la protezione del convoglio ad opera degli altri due mezzi dotati di videocamere e sistemi d'arma di copertura.

Su questa base, l'iniziativa può benissimo essere allargata agli altri paesi europei e alle altre industrie. Già di per sé, il concetto di Route Clearance Package è un concetto flessibile ed in tal senso si può benissimo dire che possa essere "plug-and-play", suscettibile di nuovi aggiornamenti e nuove aggiunte, sia in senso operativo sia, di conseguenza, in senso tecnologico. Future inserzioni, infatti, potrebbero esserci nel settore delle blindature per i mezzi, nel settore delle torrette remotizzate per la copertura dei team CIED (Counter-IED), nel settore dei jammer, dove, per esempio, l'industria italiana è più indietro di altri concorrenti europei le cui soluzioni hanno dimostrato di essere più performanti, per finire al settore dei Ground Penetrating Radar, finora appannaggio delle aziende americane.

Un'altra iniziativa di "pooling and sharing" che potrebbe favorire la base industriale italiana è quella relativa al pattugliamento marittimo. Come già ricordato, qui la "lead nation" è la Germania alla quale spetterà il compito di favorire la creazione di un pool ad alta flessibilità di assetti da pattugliamento di diverse nazioni allo scopo di garantirne l'utilizzo a

tutti coloro che ne faranno richiesta, razionalizzandone così l'impiego, la logistica ed il supporto.

In questo quadro l'Italia può mettere in campo l'ATR 42 MP, da tempo impiegati dalla Guardia di Finanza e dalla Guardia Costiera e in adozione anche all'Aeronautica. I velivoli sono realizzati dalla joint venture ATR, una joint venture tra AleniaAermacchi ed EADS, e sono un derivato della fortunata serie di aerei regionali venduti in tutto il mondo. Nelle versioni da pattugliamento, i velivoli presentano il sistema di missione ATOS, il sensore elettro-ottico EOST ed un radar di ricerca (in alcune versioni dell'aereo il radar è AESA Active Electronically Scanned Array anche noto come active phased array radar). Tutti sviluppati dalla SELEX Galileo. Oltre che in Italia, nella versione MP (= Pattugliatore Marittimo), gli ATR sono stati venduti in Nigeria, Libia e, di recente, anche in Arabia Saudita. Il prodotto è, pertanto, ampiamente collaudato e maturo. Peraltro un prodotto del genere potrebbe veramente essere al centro di un'iniziativa "smart".

Considerata la sua versatilità e la derivazione da un diffuso aereo civile, difatti, i paesi membri potrebbero acquisire non tanto l'aereo, quanto, piuttosto, un pacchetto di servizi, comprendente gli aerei in leasing ed un certo numero di ore di volo, mentre i velivoli potrebbero essere operati anche da personale a contratto di una delle tante compagnie private, anche europee, che operano gli ATR.

Infine, un altro settore interessante riguarda il munizionamento di precisione.

Anche in questo caso l'industria italiana può giocare un ruolo importante, in particolare nel campo del munizionamento di precisione per le artiglierie (un settore che sta attirando sempre un maggiore interesse, grazie anche agli ottimi risultati in Afghanistan ottenuti dalle Forze Armate americane con il lanciarazzi leggero HIMARS dotato di razzi "intelligenti"), grazie, soprattutto, ai programmi Vulcano e Davide/DART portati avanti da anni dalla Oto Melara. Nel primo caso, si tratta di una munizione sotto calibrata - sia nei calibri da 155 mm per la versione terrestre sia da 127 mm per quella navale - non autopropulsa dotata, nella versione guidata, di alate canard, navigazione inerziale/GPS e, in alcuni sottotipi, di un sistema di guida terminale, caratterizzata da una elevatissima gittata e una precisione molto spinta (CEP inferiore ai 20m).

Di Vulcano, infatti, esistono munizioni non guidate e munizioni guidate, denominate rispettivamente Extended Range (ER) e Long Range (LR). La traiettoria delle munizioni non guidate è di tipo convenzionale balistico con una gittata fino a 70 km, mentre la gittata delle versioni guidate raggiungerà i 100 km quando sparate dal cannone da 127/54 e di 120 km quando sparate dal nuovo cannone da 127/64LW (quest'ultimo equipaggerà le fregate italiane FREMM e le fregate tedesche F-125). Per il cannone da 155 mm la gittata prevista è fino a 100 km. Tali gittate saranno ottenibili grazie ad una velocità iniziale dei proiettili molto elevata ed a coefficienti aerodinamici molto bassi se confrontati con quelli di munizioni di grosso calibro in servizio. I proiettili sono dotati di una spoletta multifunzione, basata su tecnologia a microonde e programmabile con funzionalità altimetrica, di prossimità, di impatto, impatto ritardato o a tempo.

La configurazione ER consiste in un proiettile non guidato con spoletta multifunzionale che offre un incremento di gittata rispetto alle munizioni tradizionali, un minor tempo di volo ed una precisione più che significativa. La configurazione LR, invece, consiste in un proiettile con sistema di guida intermedia inerziale/GPS ed un sistema di autoguida IR nella fase terminale della traiettoria, destinato all'ingaggio di unità navali a grande distanza o di bersagli terrestri. L'unità di guida, attivandosi quando il proiettile è nella fase finale del volo, ad alcuni chilometri dal bersaglio, ne consente di correggere la traiettoria. La probabilità di colpire è quindi molto elevata, indipendentemente dalla gittata. La fase di fattibilità della munizione ER ha avuto corso dal 2003 al 2005, seguita dallo sviluppo e dalla industrializzazione il cui termine era previsto entro il 2012. La fattibilità della munizione LR si è svolta tra il 2004 al 2010. Essa è stata seguita dalla fase di sviluppo ed industrializzazione, che dovrebbe terminare entro il 2013 per le versioni navali ed il 2014 per quelle terrestri.

Parallelamente, la OTO Melara ha portato avanti anche il programma Davide/Dart per lo sviluppo di munizionamento "intelligente" per il cannone navale da 76 mm.

Il concetto è lo stesso del Vulcano, per cui si impiega munizionamento sotto-calibrato dotato di "governi aerodinamici", con, tuttavia, alcuni correttivi. Tra questi, il fascio RF generato dalla torretta (il sistema è installabile anche sulle vecchie torrette con poche modifiche) che guida la munizione contro il bersaglio. Più precisamente, la torretta produce quattro fasci RF che vengono proiettati sul bersaglio e il proiettile corregge la sua direzione per rimanere all'interno dei fasci. La sezione di coda ha, difatti, sei pinne fisse e il

ricevitore RF. La prima torretta prototipo è stata realizzata nel 2007 e i primi cannoni da 76 mm dotati di munizionamento Davide/Dart dovrebbero essere quelli delle fregate FREMM e della portaerei Cavour.

In definitiva, la Smart Defence è un'iniziativa che va "maneggiata" con grande cautela.

In alcuni settori, lo abbiamo appena visto, questa potrebbe portare grandi benefici all'industria della Difesa italiana. Alcune nicchie di eccellenza, infatti, potrebbero ricevere da un rafforzamento della cooperazione in chiave NATO un'ulteriore spinta ed un incremento della propria competitività. Abbiamo visto il munizionamento e il pattugliamento marittimo, ma potrebbe essere il caso anche della radaristica o dell'elettro-ottico di nuova generazione.

Tuttavia, altri settori, dove l'industria italiana, e europea in generale, sconta dei ritardi, potrebbero definitivamente essere occupati da attori esterni - aziende americane, ma anche israeliane – e le relative capacità perse definitivamente.

E' il caso della [difesa antimissile](#), come abbiamo visto, o del settore UAV/UCAV che stenta veramente a decollare. Già in passato, la cooperazione internazionale non ha certo giovato all'industria italiana, come nel caso dei sottomarini U212, la cui acquisizione "secca" ha, di fatto, privato per diversi decenni l'industria nazionale di una tradizionale capacità. Senza parlare del programma JSF/F-35, rispetto al quale, da un punto di vista del comparto a più alto contenuto tecnologico e di "know how" – elettronica e stealthiness – il contributo dell'industria nazionale non è certo di primo piano.

Pertanto, tutto dipenderà da come il sistema Paese nel suo complesso saprà giocare la partita e dalla sua capacità di contrattare con gli altri "blocchi" europei.

Ma, qui, storicamente l'Italia non può certo vantare uno "score" edificante.

BIBLIOGRAFIA

Testi e Monografie

Gordon Adams (et al), Bridging the Gap European C4ISR Capabilities and Transatlantic Interoperability, The George Washington University, 2004.

David S. Alberts, Richard E. Hayes, Power to the Edge, CCRP, giugno 2003.

Pietro Batacchi, La dimensione internazionale dell'Esercito Italiano, Stato Maggiore dell'Esercito, giugno 2010.

Pietro Batacchi, La Network Centric Warfare e l'esperienza italiana. Il processo di digitalizzazione dell'Esercito Italiano, CEMISS, 2009.

Pietro Batacchi, I processi di ammodernamento degli eserciti dei principali paesi alleati e amici a confronto, CEMISS 2012.

Esther Brimmer, The EU's Search for a Strategic Role: ESDP and Its Implications for Transatlantic Relations, Washington DC, Center for Transatlantic Relations, 2002.

Martin Van Creveld, The Transformation of War, New York, The Free Press, 1991.

Martin Van Creveld, Technology and War: from 2000 B.C. to the Present, New York, The Free Press, 1991.

Gustav Gressel, Eugene Kogan, Missile Defence in Europe: Systems, Policies and Strategic Choices, Vienna, Internationales Institut fur Liberale Politik.

Joachim Hofbauer (et al), European Defense Trends, Washington D.C., CSIS, novembre 2010.

Daniel Hamilton, Transatlantic Transformations: Equipping NATO for the 21st Century, Washington, DC, Center for Transatlantic Relations, 2004.

- Richard O. Hundley, *Past Revolutions, Future Transformations*, Santa Monica, RAND Corporation, 1999.
- John Kiszely, *Post-Modern Challenges for Modern Warriors*, Defence Academy of the United Kingdom, dicembre 2007.
- Martin Libicky (et al), *Mind the Gap: Promoting a Transatlantic Revolution in Military Affairs*. Washington, DC, National Defense University Press, 1999.
- Libro Blu della Difesa. Stato Maggiore della Difesa, giugno 2005.
- Andrea Locatelli, *L'evoluzione delle politiche di difesa in Europa nel post-Guerra fredda. Europeizzazione o trasformazione della difesa?*, CEMISS, 2010.
- Andrea Locatelli, *Tecnologia militare e guerra. Gli Stati Uniti dopo la rivoluzione negli affari militari*, Milano, Vita e Pensiero, 2011.
- Tom Sauer, *Eliminating Nuclear Weapons: The Role of Missile Defence*, Colombia/Hurst, 2011.
- Robert H.Scales Jr., *Future Warfare Anthology*, Carlisle, Strategic Studies Institute, U.S. Army War College, 1999, p.6.
- Elinor Sloan, *Military Transformation and Modern Warfare*, London, Praeger Security International, 2008.
- Alvin Toffler, Heidi Toffler, *La guerra disarmata. La sopravvivenza alle soglie del terzo millennio*, Milano, Sperling & Kupfer, 1994

Articoli e documentazione

Ben Barry, Lybia's Lessons, "Survival", ottobre-novembre 2011.

Pietro Batacchi, Il ridimensionamento degli strumenti militari dei Paesi europei, "Rivista Italiana Difesa", n.4, 2012.

Pietro Batacchi, La Brigade Combat Team Modernization Strategy dell'US Army, "RID", n.7, 2012.

Hartmut Bühl, NATO Alliance Ground Surveillance (NATO AGS), "European Defence Magazine".

Chicago Council on Global Affairs, Smart Defense and the Future of NATO: Can the Alliance Meet the Challenges of the Twenty-First Century?, Conference Report and Expert Papers, marzo 2012.

Sabine Collmer, Information as a Key Resource: The Influence of RMA and Network Centric Operations on the Transformation of the German Armed Forces, "Occasional Papers", European Center for Security Studies, n.8, febbraio 2007.

Coticchia Fabrizio, The "enemy" at the gates? Assessing the European military contribution to the Libyan war, "Perspectives on Fderalism, vol3, issue 3, 2011.

Department of Defense, The Budget for Fiscal Year 2012, Washington DC, 2011.

Department of Defense, The Budget for Fiscal Year 2013, Washington DC, 2012.

Department of Defense, The Evolution of NATO Network-Enabled Capabilities: Immediate Reaction Task Force (Land), Washington DC, agosto 2007.

Department of Defense, Sustaining US Global Leadership: Priorities for 21st Century Defense, Washington D.C., gennaio 2012.

Deptula, Gen. B. David: "Firing for Effects: Changing in the Nature of Warfare" Defense and Airpower Series, 1995.

Giampaolo Di Paola, L'evoluzione dello strumento militare nazionale alla luce dei processi di transformation e di network centric warfare, "Informazioni della Difesa", n.3, 2004.

Amitai Etzioni, The Lessons of Libya, "Military Review", gennaio-febbraio 2012.

Giovanni Faleg e Alessandro Giovannini, The EU between Pooling & Sharing and Smart Defence Making a virtue of necessity?, CEPS, maggio 2012.

Federal Ministry of Defence, White Paper 2006 on German Security Policy and the Future of the Bundeswehr.

David L. Grange, Asymmetric Warfare: Old Method, New Concern, "National Strategy Forum Review", inverno 2000.

Mackenzie M. Eaglen, Oliver L. Horn, Future Combat Systems: A Congressional Guide to Army Modernization, The Heritage Foundation, dicembre 2007.

Rebecca Grant, The Epic Little Battle of Khafji, "Air Force Magazine", vol. 81, n.2, febbraio 1998.

Colin S. Gray, Irregular Warfare: One Nature, Many Characters, "Strategic Studies Quarterly", inverno 2007.

Todd Harrison, Analysis of the FY 2012 Defense Budget, Center for Strategic and Budgetary Assesments.

Karl-Heinz Kamp, NATO's Chicago Summit: A Thorny Agenda, NATO Defense College, novembre 2011.

Istituto Affari Internazionali, La NATO e la difesa europea: sviluppi recenti, scenari e ruolo dell'Italia, IAI, aprile 2009.

Pier Paolo Lunelli, Il futuro dell'Esercito, "Rivista Militare", n.2, marzo aprile, 1999, p.29.

Speciale Forza Nec, "Rivista Militare", n.2, 2007.

Ministero della Difesa, Nota Aggiuntiva allo stato di previsione della Difesa per l'anno 2012.

Andrea Nativi, L'ATR-72 ASW, un pattugliatore multiruolo, "RID", n.2, 2010.

Andrea Nativi, Rapporto Difesa 2011, Fondazione Icsa, Roma.

Andrea Nativi, La nuova NATO del dopo Lisbona, "RID", n.2, 2011.

Andrea Nativi, Strategic and Defence Security Review britannica, "RID", n.3, 2011

Andrea Nativi, Libia: la Guerra che nessuno voleva fare..., "RID", n.5, 2011.

Andrea Nativi, Bilancio Difesa 2012: secondo atto, "Rivista Italiana Difesa", n.9, 2012.

NATO, Summit Declaration on Defence Capabilities: Toward NATO Forces 2020, Chicago, maggio 2012.

NATO Public Diplomacy Division, Operation Unified Protector Final Mission Stats, novembre 2011.

Clara Marina O'Donnell (a cura di), The Implications of Military Spending Cuts for NATO's Largest Members, Brookings Institutions, luglio 2012.

Hans-Otto Budde, The Future German Army: Capabilities and Procurement Projects, "RUSI", autunno 2004.

Eugenio Po, Il punto su Forza Nec, "RID", n.9, settembre 2011.

Eugenio Po, DSEI: la crisi continua, "RID", n.11, 2011.

Présidence de La République, The French White Paper on Defence and National Security, 2008.

Servizio Affari Internazionali, Il vertice NATO di Chicago, Senato della Repubblica.

Stato Maggiore dell'Esercito, Rapporto Esercito 2012, 2012.

Stato Maggiore della Difesa, Investire in sicurezza, Roma, 2005.

Stato Maggiore della Difesa, Il concetto strategico del Capo di Stato Maggiore della Difesa, Roma, aprile 2005.

Stato Maggiore della Difesa, La trasformazione net-centrica. Il futuro dell'interoperabilità multinazionale e multidisciplinare, Roma, maggio 2006.

US Army, The Army Modular Force, febbraio 2005.

US ARMY, Army Modernization Plan 2012, 2011.

Marcin Terlikowski, Not As Smart As It Could Be: the NATO Smart Defence Initiative Chicago and Beyond, Central and Eastern Online Library, maggio 2012.

Siti Internet

www.army-technology.com

www.bmvg.de

www.defencetalk.com

www.defense.gouv.fr

www.defense.gov

www.defenseindustrydaily.com

www.defensenews.com

www.defense-update.com

www.difesa.it

www.globalsecurity.org

www.isn.ethz.ch

www.mod.uk

www.nato.int

Ce.Mi.S.S.¹⁸

Il Centro Militare di Studi Strategici (Ce.Mi.S.S.) e' l'Organismo che gestisce, nell'ambito e per conto del Ministero della Difesa, la ricerca su temi di carattere strategico.

Costituito nel 1987 con Decreto del Ministro della Difesa, il Ce.Mi.S.S. svolge la propria opera valendosi di esperti civili e militari, italiani ed esteri, in piena liberta' di espressione di pensiero.

Quanto contenuto negli studi pubblicati riflette quindi esclusivamente l'opinione del Ricercatore e non quella del Ministero della Difesa.

Pietro BATAACCHI



Pietro Batacchi ricopre la carica di Direttore di Rivista Italiana Difesa – RID ed è da anni collaboratore delle principali testate strategiche e militari italiane e internazionali.

Pietro Batacchi è consulente sulle questioni di politica estera, sicurezza e Difesa per reti televisive nazionali - RAI, SKY, Mediaset, Radiotelevisione Svizzera Italiana, TV2000, Class News – e docente presso istituzioni accademiche e militari.

¹⁸ <http://www.difesa.it/SMD/CASD/IM/CeMiSS/Pagine/default.aspx>