
Un "elemento" per un "insieme"

Fin qui le vicende del Genio Aeronautico dalle origini ad ieri. Vicende dei suoi ordigni. Vicende degli uomini che lo hanno costituito. Vicende degli enti cui gli uni e gli altri hanno dato vita.

Le pagine che precedono hanno voluto ricostruire l'identità più rigorosa e particolareggiata possibile dell'"elemento" G.A., enucleandone l'evoluzione esclusivamente dalle pubblicazioni ufficiali riguardanti l'"insieme" Aeronautica Militare, sulla quale esiste un'abbondante messe di scritti, ufficiali e non, ma incentrati sui velivoli e sugli equipaggi, cioè gli elementi principi dell'Arma.

Dopo aver scandagliato la vita del G.A. viene naturale chiedersi se questo Corpo di tecnici, creato con certe prospettive in seno ad una Forza Armata, sia destinato a subire trasformazioni di respiro più ampio di quanto non ne abbia avuto per il passato.

Una risposta ad un tale quesito esula dal tema di queste pagine, ma, a beneficio di chi volesse dibatterne le problematiche, non sarà peregrino fare alcune riflessioni sulle possibili evoluzioni non solo dei compiti ma della struttura stessa del G.A.

Lo sviluppo tecnico associato al mezzo aereo militare, tanto per quel che riguarda le cellule, i propulsori ed i suoi accessori (computer, display, strumentazione per il controllo del volo, aiuti alla navigazione, ecc.) in comune con l'aviazione civile, quanto per tutto quell'allestimento di offesa e difesa che è specificatamente militare (si pensi ai sistemi radar o similari per l'individuazione dei bersagli o dalle contromisure elettroniche) reclama a gran voce un'assistenza sempre più vicina del tecnico alla "gestione" dell'aeromobile, non solo nella fase di manutenzione, ma addirittura durante il volo stesso.

Data la tecnica d'avanguardia del mezzo aereo — anche i semplici aeroplani di settant'anni fa ne vantavano, per quei tempi! — l'Aeronautica ha voluto che i suoi ufficiali piloti compissero, in Accademia, gli studi del biennio propedeutico d'ingegneria, poi, nel corso della carriera, non pochi hanno finito col coronare quegli studi anche con la laurea universitaria. Parallelamente, in tempi più recenti, e precisamente a partire dal 1966 con il corso "Zodiaco 2", l'Accademia Aeronautica ha cominciato a "produrre" anche Ufficiali del G.A.

L'estrema sofisticazione dei nuovi velivoli "sistema d'arma" chiede al pilota tanta preparazione tecnico-scientifica che non sarà lontano il giorno in cui sarà necessario introdurre nuove discipline ingegneristiche sia in Accademia che nei corsi superiori, come la Scuola di Guerra, per adeguarvi la formazione dei futuri Ufficiali "naviganti".

È lontano il giorno in cui si arriverà all'eliminazione del Corpo dei tecnici, in quanto li si potrà trarre dai "naviganti" grazie ad una opportuna articolazione del loro impiego?

Sarebbe, detto per inciso, come un ritorno alle origini; infatti Guidoni, Biffi, Savoia, Scelzo, Verduzio, Helbig, Vece, Prandone, Gavotti, Crocco, Tagliasacchi, ecc. erano piloti-ingegneri (o ingegneri-piloti, se si preferisce) nelle file dell'Esercito o della Marina prima di venire a far parte dell'Aeronautica, nel 1923.

Fra le tante ipotesi di evoluzione del G.A. c'è anche quella di trasformarlo in un Corpo non militare, da mettere in uniforme solo in tempo di guerra, per alleviarlo degli oneri dello status militare, in tempo di pace, e consentirgli una più ampia concentrazione sul problema tecnico.

L'argomento potrebbe apparire peregrino in una trattazione dedicata ad un Corpo militare, ma, come ipotesi che arricchisce lo spazio di un'indagine, anche questa atipicità o se vogliamo questa ibridazione militare-civile merita una compiuta disamina.

Non è infondato, quanto asserito dai fautori della semi-civilizzazione, che per l'adempimento di determinate funzioni del G.A. non sia strettamente necessaria l'idoneità fisica al servizio militare, ed in particolare quella al volo, condizione che penalizza lo sfruttamento di innumerevoli risorse umane disponibili nella nazione. Inoltre: la "staticità" dei dipendenti civili, in non poche circostanze, è garanzia di "continuità" nella gestione della pubblica amministrazione, laddove la elettiva "mobilità" dei militari, che necessitano di esperienze composite, rischia di introdurre un coefficiente di "discontinuità".

Senonchè questa forma di semi-civilizzazione, oltre a configurare considerevoli problemi di stato giuridico, comporterebbe notevoli difficoltà, per lo meno durante un primo periodo di guerra, al globale inserimento degli uomini del Corpo tecnico nelle unità belligeranti, proprio per la carenza di idoneità e di addestramento alla professione militare, venendo così a frustrare i vantaggi che si otterrebbero dalla "staticità" dei dipendenti civili, dalla più vasta platea di reclutamento nonchè dall'ampliata concentrazione sul problema tecnico.

È il caso di ricordare, a proposito di idoneità fisica al servizio militare (ed al volo) che come essa non è vincolante per svariati compiti del G.A., così non lo è per numerose attività di tutti gli altri Corpi militari, mentre è altrettanto vero, come già affermato al capitolo "Funzioni, Attribuzioni, Compiti", che un Ufficiale del G.A. non può essere semplicemente un "ingegnere" o un "chimico", ecc. ma deve essere un "ingegnere militare", un "chimico militare", ecc. e non può farsi confusione fra caratteristiche peculiari dei componenti una entità militare e la cooperazione che ad essa possono dare maestranze impiegati e dirigenti civili, senza dubbio utili all'amministrazione della Difesa, la quale deve però contare fondamentalmente su personale addestrato all'attività militare.

Fatte tutte queste considerazioni, l'ipotesi della semi-civilizzazione, intesa come sopra detto, appare inammissibile, viceversa potrebbe essere considerato utile all'Aeronautica Militare, un modo diverso di intenderla e cioè attraverso un opportuno incremento dei tecnici dei ruoli civili legati al G.A. allargandone le categorie, oggi ristrette ai soli diplomati, anche ai laureati (in ingegneria, chimica, scienze matematiche, ecc.), in modo da non rinunciare tanto ai vantaggi della componente "civile" che a quella imprescindibile armonizzazione delle varie entità di Forza Armata o interforze, che discende dallo "status" militare della maggioranza dei suoi componenti.

Ma tecnici pienamente militari o militari atipici che si voglia, una nuova responsabi-

lità tecnico-amministrativa è sorta, di recente, per gli uomini del G.A.: quella connessa con la creazione di una più alta soglia di autosufficienza nel campo della manutenzione occasionale e programmata. Voluta dalla Forza Armata, avviando la trasformazione in stabilimenti a carattere industriale dei C.M.P. (Centro Manutenzione Principale), poi denominati R.M.V. (Reparto Manutenzione Velivoli), ha portato ad un ampliamento degli incarichi da affidare al G.A. e probabilmente comporterà quello dei suoi organici.

La stessa Forza Armata ha elaborato di recente un ponderoso documento nel quale è specificato l'alveo entro il quale, in armonia alle leggi sullo stato giuridico e sull'avanzamento, dovrà scorrere la carriera dei suoi Ufficiali, ivi compresi naturalmente quelli del G.A., per armonizzarne i periodi di servizio presso gli enti interni ed esterni alla F.A.. Ciò è sintomo che la visione interforze ed interalleata è giunta ad un alto livello di maturazione e che gli incarichi esterni non costituiscono più episodi isolati od accidentali.

I capitoli precedenti lasciano intravedere come la fisionomia del G.A. sia mutata nei primi 67 anni della sua vita.

Sorto come ristretto gruppo di Ufficiali destinati a dirigere tutto il servizio tecnico aeronautico (Ufficiali che talvolta ne hanno ritenuto gratificante solo il settore degli studi e ricerche), il G.A. è passato al ruolo di gestore diretto e globale del servizio stesso con propri enti e propri operatori — Ufficiali e Sottufficiali specializzati, nonché tecnici e maestranze civili — per poi ritornare ad essere composto da soli Ufficiali, quindi ad assolvere funzioni manageriali, qualche volta di "capo", tanto negli enti tecnico-operativi, che tecnico-amministrativi, che di studio e sperimentazione, conservando in pieno solo la gestione del Servizio Demanio, del Servizio Meteorologico e di quello Chimico-tecnologico. D'altro verso era inevitabile che con le vicissitudini e l'evolversi della società italiana alcune attività si affievolissero fino a scomparire, come quelle della Direzione Superiore Studi ed Esperienze nonché degli Stabilimenti per costruzioni sperimentali — che oggi richiederebbero risorse pari a quelle dei più grossi complessi industriali nazionali — per dare posto a nuove attività come quella missilistica, aerospaziale e alla vigilanza tecnica delle lavorazioni presso l'industria civile, per le flotte aeree di tutte le Forze Armate dello Stato.

La notevole espansione dell'aviazione civile ha comportato, nell'ultimo decennio, il trasferimento al Ministero dei Trasporti di considerevoli competenze infrastrutturali, di assistenza al volo e di telecomunicazioni, unitamente ad un certo numero di relativi operatori e non sorprenderebbe se altre funzioni venissero sdoppiate in un prossimo futuro attingendo ancora, per gli uomini, al G.A.

Il decennio degli anni '90 potrebbe costituire il momento di una svolta decisiva per la vita del G.A., sia per quanto concerne l'affidamento dei servizi tecnici per l'aviazione statale in senso lato (dell'esercito, marina, carabinieri, polizia, forestale, guardia di finanza, vigili del fuoco, protezione civile, ecc.) sia per quel che riguarda l'attività spaziale — con l'esigenza, per esempio, di creare un'interfaccia al C.I.R.A. (Centro Italiano Ricerche Aerospaziali) — e le sue applicazioni nucleari, dando inizio ad una nuova diversificazione dell'attività del G.A. oppure sdoppiandolo in nuovi Corpi tecnici.

Per tutti questi programmi, certamente, la nazione potrà contare, almeno nella fase più imminente, su un corpo di esperti di attività aeronautiche e spaziali e — perchè no? — far capo, per la funzione di agenzia governativa garante dell'unicità di indirizzo, ad un ricostituito Ispettorato del G.A. e della produzione aerospaziale, nell'ambito di una precisa filosofia interforze ed interministeriale per l'impiego delle risorse destinate ai sistemi ed ai mezzi aerospaziali, tanto delle Forze Armate che per uso civile.

