

## Simposio del CESMA

### ***Il Potere Aereo: dalle operazioni recenti agli sviluppi futuri.***

Il 20 e 21 marzo si è svolto a Roma, presso il Centro Alti Studi della Difesa (CASD), il simposio in titolo, organizzato dal Centro Studi Militari Aeronautici “Giulio Douhet” (CESMA) del nostro sodalizio, sotto il patrocinio dello Stato Maggiore della Difesa, del Segretariato Generale della Difesa/DNA e dell’Aeronautica Militare, con il supporto dell’A.M. e del CASD e con il sostegno delle aziende Agusta Westland, Alenia Aermacchi, AOS, Boeing, Elettronica SpA, Falcon Log, Lockheed Martin, MBDA, Selex-ES, Thales Alenia Space Italia.

### **Scopo**

Il simposio, organizzato dal CESMA, si proponeva di riunire qualificati rappresentanti del mondo militare ed industriale per condividere le visioni e le concezioni sul Potere Aereo che non siano espressione facilmente omologa di un’unica Forza Armata comparandole con quelle che sono le capacità e gli sforzi che l’industria stà facendo nel settore, muovendo dall’iniziale considerazione che la “condivisione”, intesa come partecipazione agli altri, è il vero valore aggiunto che favorisce l’accrescimento culturale e professionale a tutti i livelli.

### **Lineamenti del Convegno**

Con lo scopo di rappresentare un libero scambio di pensiero ed idee, volto ad approfondire una necessaria reciproca interazione, il Convegno è stato idealmente ripartito in due parti: nella prima si voleva esaminare il valore aggiunto che il Potere Aereo può portare nello svolgimento delle Operazioni visto dalle diverse angolazioni a livello dei Comandi operativi, partendo dal *Joint Commander*, che operano generalmente nei domini delle diverse dimensioni; nella seconda parte, invece, il *focus* era riferito al contesto industriale ed alle sue capacità di dare risposta alle aspettative dei diversi Comandanti.

Per agevolare e stimolare lo sviluppo di pensiero dei relatori, era stato anticipatamente diffuso un sintetico *read-ahead material* (documento preparatorio) il cui unico obiettivo era quello di fornire una comune, ma non necessariamente condivisa, base di partenza.

La parte che segue rappresenta, suddivisa nei due momenti (quello dei Comandanti operativi e quello dell’industria), un *Executive Summary* (Sintesi dei Contenuti) che mira ad anticipare i principali elementi emersi durante l’evento, in attesa della definitiva disponibilità degli atti del Simposio, in via di stesura.

### **Apertura dei lavori e *key note address***

Il Simposio è stato formalmente aperto dall’indirizzo del Capo di Stato Maggiore della Difesa che, nella sua veste di *Commander in Chief* (CINC), ha individuato nella terza dimensione e nel contiguo ambiente spaziale, estensione naturale dell’aria da gestire con approccio interforze/joint, l’“arena” principale della multidisciplinarietà e del “*dual use*” (impiego duale, militare e civile). In questo ambito, ciascuna componente militare è chiamata a sviluppare sinergicamente le proprie peculiarità, senza per questo puntare

all'omologazione ed all'uniformità delle capacità che, invece, comporterebbe una riduzione delle nicchie di eccellenza.

Pur riconoscendone la funzione di “*enabler*” (fattore abilitante) strategico, il CINC ha richiamato l'attenzione sul valore del Potere aereo che non può essere considerato risolutivo come non lo sono le Forze armate nella loro interezza, in scenari mutevoli e fluidi, in un globo pervaso di crisi dove la deterrenza è militare, sostenuta dalla volontà politica e dalla diplomazia. Certamente ammesso il valore deterrente del Potere aereo, questa deterrenza assume significatività solo quando sostanziata da adeguate risorse e, nella perdurante fase di rimodulazione dei *budget* allocati alla difesa, l'unica apparente e percorribile soluzione è quella di evolvere nel contesto dell'Unione Europea, sviluppando il concetto di *framework nations* (insieme di nazioni che formano un'unica struttura), per abbandonare quella via maestra seguita per lungo tempo che presuppone e dà per scontata la disponibilità degli *enablers* statunitensi.

Muovendo proprio dal contesto dell'alleanza atlantica, il *Key note speaker, Executive Director* del JAPCC (*Joint Air Power Competence Center*) ha posto in evidenza un cambio di paradigma nella NATO (dall'ingaggio alla preparazione alle operazioni) che richiede di concentrare sforzi e risorse sul personale: non potendo influenzare i *budget*, infatti, è imperativo agire sul personale, preparandolo ed addestrandolo alle operazioni. Questo vale in tutte le aree, ma su tutte prevale nel mondo del Comando e Controllo, dove gli elementi fondamentali sono nella sinergia (tra i diversi comandi), nella standardizzazione (*tra Nato Command Structure e Nato Force Structure*), nell'interoperabilità, nell'*education and training*.

Il livello politico considera il Potere aereo in grado di supportare l'intento strategico della nazione, dell'Alleanza? Questa domanda, posta nella NATO, ha stimolato un lavoro di ricerca per rispondere a discendenti quesiti, tra cui la valenza del Potere aereo nelle recenti operazioni e l'effetto della contrazione dei *budget* allocati alla difesa. Le risposte hanno consentito di individuare dei rischi (il ruolo chiave giocato dal Potere aereo appare, per il futuro, in discussione), ma anche esigenze (più tecnologia per discriminare tra combattenti e non-combattenti) e, soprattutto, la necessità di un approccio olistico che prevenga ulteriori tagli per il futuro e determini le capacità del Potere aereo nei nuovi scenari. Questa necessità ha dato il via ad una iniziativa “ *Future Vector Project* ” (Progetto Vettore Futuro), sviluppato sul piano delle capacità politico-militari, per definire l'efficacia delle forze verso il 2020, e sull'ipotesi di futuri scenari di sicurezza che aiutino a determinare la nuova visione del Potere aereo.

## **Giorno 1 - I Comandanti operativi**

I lavori sono proseguiti con le relazioni dei Comandanti operativi: dal Comandante del COI (il *Joint Force Commander*), al COFS (lo *Special Operations Component Command*), passando per i rispettivi Comandanti di componente (*Land, Maritime e Air*), senza tralasciare i Carabinieri. L'obiettivo era quello di cogliere le loro esperienze, le loro aspettative, le loro interazioni e le loro esigenze operative, quelle esigenze che il mondo industriale dovrebbe supportare al meglio delle proprie conoscenze.

È certamente emersa una generale condivisione sulla definizione<sup>1</sup> di Potere aereo, così come è stato unanimemente riconosciuto che le operazioni nella terza dimensione effettivamente influenzano lo scenario sulla superficie, ma soprattutto offrono pregiate

---

<sup>1</sup> “*Air and Space power is the capability to project power from the air and space in order to influence the behaviour of people and the course of events.*” (Il potere aerospaziale è la capacità di proiettare potere dall'aria e dallo spazio al fine di influenzare il comportamento dei popoli e il corso degli eventi)

capacità operative quali ISR (Intelligence, Sorveglianza, Ricognizione), C4-ISTAR (Comando, Controllo, Comunicazioni, Informatizzazione – Intelligence, Sorveglianza, Acquisizione Obiettivi, Ricognizione), *Information sharing* e *Information dominance* (condivisione delle informazioni e superiorità nel campo informativo) di strategica valenza, anche grazie alla persistenza che caratterizza, tra le altre caratteristiche, l'*Air Power*.

Dopodiché, le posizioni si sono attestate, con la schiettezza richiesta in fase di avvio dei lavori, su percezioni diverse dell'impiego del Potere aereo, anche ricorrendo ad operazioni storicamente collocabili nell'ultimo quarto di secolo. Da un lato rimarcando che il Potere aereo è una risorsa necessaria ma non sufficiente per il conseguimento dell'*end-state*, che non evita per definizione i "*boots on the ground*" (letteralmente "stivali sul terreno" = Forze Terrestri), impiegati inizialmente quale forza di interposizione poi in un mutato ruolo di supporto ora all'una ora all'altra parte. Dall'altro, l'esigenza di disporre del Potere aereo a supporto del proprio *Component Commander* (Comandante di Componente = terrestre, navale, aerea, Forze Speciali, CC) farebbe quasi intendere il rischio di un ruolo di assoggettamento del JFACC (*Joint Force Air Component Commander*) non al JFC ma ad altro *Component Commander*. Inoltre, a livello dottrinale, è stato talvolta considerato come in alcune Operazioni il Potere aereo possa essere visto come un potere organico alla specifica *Task Force* o *Task Group*.

Così come pure è emerso che se è vero che non tutte le Operazioni sono uguali nella loro sostanza e significato è altrettanto vero che non in tutte le Operazioni l'*Air Power* contribuisce nello stesso modo.

Ciò che invece è emerso con chiarezza è proprio il ruolo del Com JFAC, quale Comandante di componente che assume diverse funzioni, peraltro definite dalla dottrina NATO, che gli consentono, anche nel ruolo di *Supporting Commander*, di meglio impiegare tutte le risorse rese disponibili, a prescindere dal *Service* che le detiene in inventario.

La flessibilità e l'ampio spettro delle capacità operative fornite dal Potere aereo non si limitano al contesto operativo militare ma si estendono anche all'impiego *inter-agency* nelle funzioni di polizia, risultando elemento essenziale nel processo decisionale, consentendo di operare in ambienti urbani e congestionati grazie ad un'incrementata *Situational Awareness* (Conoscenza della situazione).

## **Giorno 2 – L'industria**

L'obiettivo del secondo giorno era quello di cogliere le potenzialità e le capacità del comparto industriale di rispondere dinamicamente alle necessità dello strumento militare delineate il giorno precedente, chiedendo ai relatori di astrarsi dallo specifico prodotto e dal *Service* committente. I lavori sono stati avviati con una relazione dello IAI (Istituto Affari Internazionali) basata sui risultati di una ricerca effettuata per conto dell'EDA (*European Defence Agency* = Agenzia Europea della Difesa). Tale ricerca si suddivide in tre parti: analisi delle tendenze che, rilevate nelle recenti e attuali operazioni aeree, possono verosimilmente influenzare l'evoluzione capacità del Potere aereo europeo; i vincoli che continuano ad influenzare il Potere aereo europeo; infine le tre caratteristiche principali (uso degli UAV, uso di assetti spaziali, capacità addestrativa) che, rispetto alle lacune, potrebbero emergere per il Potere aereo europeo.

A seguire, l'alternarsi dei diversi relatori del comparto industriale ha posto in evidenza l'effetto delle contrazioni di *budget* che sempre più spesso rende auspicabile, pur mantenendo una propria visione nazionale, il ricorso a sinergie, al *pooling & sharing* (mettere insieme e condividere) che raccoglie numerosi consensi ma, in fase attuativa

presenta non poche difficoltà. Di contro, l'imprevedibilità degli scenari futuri, che sempre più sovente presentano minacce simmetriche ed asimmetriche quasi allo stesso tempo, rende sempre più stringente l'esigenza di assetti multiruolo, ma questo incrementato ventaglio capacitivo è naturalmente costoso e complesso, in netta controtendenza con le riduzioni di risorse allocabili alla Difesa. Peraltro non va ignorato che le missioni della Difesa non possono essere considerate un *business*, poiché in esse è richiesta una capacità operativa, necessaria per produrre effetti.

Parimenti chiaro è emerso, altresì, come la "diversificazione" nelle risposte alle molteplici "esigenze" rappresenti la "forza" delle singole Industrie così come rappresenti la forza dell'intero comparto industriale del Paese stesso, anche perché non va sottovalutato l'effetto "riverbero" determinato dalla comparsa all'orizzonte dei "sistemi d'arma della quinta generazione". Questi "sistemi", infatti, impongono con forza ripensamenti e modifiche sulle modalità stesse con cui essi vengono impiegati così come impongono ripensamenti, adattamenti e modifiche alle strutture ed "infrastrutture" che li supportano ed all'interno delle quali essi operano. Se così non fosse e se si continuasse a operare come se si trattasse di sistemi d'arma delle generazioni precedenti le risorse impiegate per sviluppo potenziamento ed ammodernamento si trasformerebbero drammaticamente in sperpero di risorse.

Nel settore spaziale l'evoluzione crescente, nei settori delle comunicazioni, dell'osservazione e della navigazione, ha connotato la dimensione spaziale quale settore strategico e leva di potere nelle relazioni internazionali. Lo spazio non può prescindere dalla continuità della visione politica che tenga conto della connotazione duale ma soprattutto dell'imperativo di mantenere la continuità nel settore delle conoscenze e delle competenze, indubbiamente nel quadro degli accordi internazionali.

In generale, il comparto industriale manifesta l'esigenza di stabilire con la Difesa una *partnership* per sviluppare le capacità operative necessarie da un lato, favorire l'*export* dell'industria difesa dall'altro, grazie alla qualità di quanto sviluppato in collaborazione.

## **Conclusioni dei lavori**

Il Simposio si è concluso con l'intervento del Segretario Generale della Difesa/DNA il quale, muovendo da una considerazione apparentemente ovvia, cioè che l'operare dell'uomo nella terza dimensione richiede la disponibilità di uno "strumento", ha esplicitato che Potere aereo non è equivalente allo strumento, al vettore; il Potere aereo è un complesso di capacità, in cui il Comando e Controllo riveste un ruolo centrale..

Il mondo della Difesa ed il corrispondente comparto industriale devono vivere un connubio inscindibile che deve operare in sinergia. In tale contesto, l'industria nazionale è chiamata a fare di più, innanzitutto mutando atteggiamento nei confronti della Ricerca e Sviluppo che non possono continuare ad essere a carico della Difesa. Al tempo stesso, il comparto industriale deve muoversi secondo la logica della certificazione e della pubblicità, in modo da rendere appetibili anche agli altri dicasteri le proprie tecnologie, che a tal punto assumono la configurazione duale".

Anche a tale scopo, una via da percorrere è stata tracciata con la "matrice delle tecnologie abilitanti", un database che dovrebbe favorire soprattutto le piccole imprese che poco riescono ad investire in Ricerca e Sviluppo, settore che deve comunque essere orientato dalle esigenze operative dei militari che ipotizzano gli scenari futuri. Se l'amministrazione della Difesa deve tendere a modificare le regole per le acquisizioni, l'industria, dal canto suo, deve cercare di contenere i tempi di sviluppo e produzione, per far fronte alla rapidità di mutazione degli scenari.

Certamente il futuro della Difesa dovrà essere tracciato nel solco delle collaborazioni, soprattutto europee, ma è indubbio che un passaggio obbligato sarà di natura ideologica: siamo pronti a rinunciare a qualche autonoma capacità a favore di altri? La risposta si potrà trovare soltanto lavorando sugli aspetti culturali, organizzativi e capacitivi.