

Zeitschrift: Rivista militare della Svizzera italiana
Herausgeber: Lugano : Amministrazione RMSI
Band: 64 (1992)
Heft: 6

Artikel: Perché la Svizzera deve dotarsi di un nuovo velivolo da cbt?
Autor: Rigamonti, Nelio
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-247083>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 29.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Perché la Svizzera deve dotarsi di un nuovo velivolo da cbt?

Ten col SMG Nelio Rigamonti

Parliamo del problema della modernizzazione della nostra aviazione, problema sollevato dall'iniziativa «per una Svizzera senza aviogetti da combattimento» su cui il popolo dovrà votare il prossimo 6 giugno.

1. Analisi dell'attuale situazione politico-militare

La situazione politico-militare attuale è caratterizzata da forti tendenze contraddittorie, fatte di rischi e speranze. Stiamo vivendo infatti un periodo di transizione tra l'era dei due blocchi e un nuovo ordine mondiale i cui contorni non sono ancora ben definiti.

Consideriamo una carta geografica che comprenda l'Europa, il Nord-Africa, i Paesi del Medio Oriente e l'ex Unione sovietica ed analizziamola in relazione alle regioni dove vige una tensione più o meno elevata.

Constateremmo quanto segue (vedi pag. 318):

- *Nei paesi arabi* che si affacciano sul Mediterraneo notiamo l'affermarsi prepotente dell'islamismo integralista.

L'esplosione demografica può rappresentare un ulteriore dato d'instabilità per i paesi stessi ma anche per i paesi europei che potrebbero essere confrontati con un flusso migratorio S-N.

- *Nel Medio Oriente* il confronto arabo-israeliano non si risolverà in tempi brevi e quindi ecco di nuovo un'area che induce instabilità, magari riproponendo azioni di terrorismo.

- *Nei Balcani* assistiamo ad una guerra civile estremamente cruenta alla quale nessuno vuole o può mettere un freno.

Il pericolo è che questo conflitto innesti una catena di reazioni coinvolgendo paesi vicini, Ungheria e Albania in primo luogo e trasformandosi quindi in guerra sul teatro Europeo.

A metà novembre venne riportata senza alcuna enfasi la notizia di un accordo militare tra Albania e Turchia. Che sia questo il primo atto di una internazionalizzazione del conflitto Jugoslavo?

- *Anche in Cecoslovacchia* cova il germe della guerra civile, guerra che forse verrà evitata ma che potrebbe più tardi esplodere in un conflitto tra Slovacchia ed Ungheria per questioni territoriali risalenti alla formazione della Cecoslovacchia alla fine della Prima guerra mondiale.

- *In Germania* assistiamo ad una rivitalizzazione dei movimenti di destra. È per il momento difficile dire quale potrà essere lo sbocco di questa situazione. Essa

ANALISI DELLA SITUAZIONE POLITICO-MILITARE

 { integralismo -> instabilità
PAESI ARABI { esplosione demografica -> flusso migratorio

MEDIO ORIENTE { conflitto arabo-israeliano -> terrorismo

BALCANI { guerra civile --> guerra tra Stati ?

CECOSLOVACCHIA { guerra civile ? guerra tra Stati ?

GERMANIA { rinascita pangermanesimo ?
 { rivendicazioni territoriali ?

 { guerre locali tra etnie --> ampliamento ?
CSI { svolta autoritaria --> ritiro Armata Rossa ?
 { controllo armi strategiche --> proliferazione ?
 { flusso migratorio E->O --> instabilità ?

MONDO MUSULMANO NON ARABO { due nuovi blocchi ?

LA SVIZZERA NON PUO' SFUGGIRE AL DESTINO DELL'EUROPA

potrebbe portare ad una rinascita del pangermanesimo coinvolgendo per esempio i territori della Ex Prussia passati alla Polonia dopo la Seconda guerra mondiale.

• *Nella CSI (Comunità Stati Indipendenti)* innumerevoli sono i focolai di guerra e quindi d'instabilità dovuta a differenze tra diverse etnie con rivendicazioni territoriali accompagnate da segnali indicanti una tendenza verso il ripristino di un governo autoritario. Cito due esempi: la Crimea contesa tra Ucraina e Russia o la Moldavia contesa tra Romania e Russia.

Un problema particolare è rappresentato dalle armi strategiche, sino a qualche anno fa in mano del cdo dell'Armata rossa e oggi suddivise su 4-5 stati. Purtroppo non si sa bene chi ne detenga oggi il controllo. Lo stesso dicasi delle armi chimiche. Una notizia di cronaca dell' 8.11.92 diceva che i contributi USA destinati alla distruzione delle armi chimiche secondo accordi USA-URSS sarebbero stati utilizzati per sviluppare un nuovo tipo di arma binaria.

L'altro problema grosso a cui si potrebbe andare incontro è la possibilità di un flusso migratorio da E a O che sommato ad altri flussi migratori non potrebbe che generare tensioni, conflitti e disordine all'interno dei paesi occidentali.

Resta infine l'evoluzione della situazione nel mondo musulmano non arabo. Penso a quei paesi che escono da anni di dominio sovietico e che potrebbero unirsi e formare con Iran, Turchia e Pakistan un nuovo blocco che va dall'Egeo al Pacifico ed estremamente potente dal punto di vista militare.

Come vedete, una situazione tutt'altro che tranquilla anche se per il momento non ci minaccia in modo diretto. La prospettiva, seppure a lungo termine, di un'unione di stati islamici che si ispirano al fondamentalismo islamico e dotati di armi nucleari è comunque inquietante come inquietante è il fatto che la densità di armi sul territorio europeo è estremamente elevato malgrado i tentativi di accordi di disarmo.

Se consideriamo la posizione del nostro Paese nel contesto europeo, ci renderemo allora conto che ogni avvenimento che dovesse un domani coinvolgere l'Eu coinvolgerà, volenti o nolenti anche la Svizzera.

Dopo questa breve riflessione dobbiamo sintetizzare i possibili *scenari di rischio* a corto, medio e lungo termine:

1. Guerre civili che potrebbero sfociare in confronti tra Stati sul teatro europeo e per far fronte a questa minaccia abbiamo bisogno come in passato di un'esercito e di un'aviazione.
2. Confronti a livello continentale ed in questo senso saremmo coinvolti come Europa, la quale domanderà il nostro contributo in uomini e mezzi, aviazione compresa.

3. Confronti tra etnie straniere all'interno dei Paesi occidentali, dilagare della criminalità e del problema droga che potrebbero portare parte della popolazione su posizioni di confronto. Anche in questo caso, i nostri governanti devono disporre di forze armate per imporre la nostra volontà politica. Abbiamo bisogno di un FA/18? Sicuramente non contro masse di rifugiati o di dimostranti, ma l'aviazione resta in caso di crisi un mezzo per garantire la nostra sovranità e per dimostrare la nostra volontà di essere padroni del nostro paese, cominciando dallo spazio aereo.

2. Conclusioni

L'attitudine ingenua che pretende vedere nelle varie nazioni delle entità pacifiche, rappresenta una pericolosa illusione.

I rapporti tra gli Stati sono ancora e sempre basati sulla forza e tali resteranno per ancora molto tempo. La prova ci è fornita quotidianamente, e sovente in modo tragico, sotto forma di immagini di violenza, di scontri, di oppressioni di ogni genere.

Occorre essere pronti ad affrontare questa realtà anche se le immagini di un combattente bosniaco che mostra con orgoglio la testa mozzata di un avversario lascia spazio al più nero pessimismo per quanto concerne il futuro dell'Eu.

In questo contesto, ogni Stato desideroso di assicurare la propria sopravvivenza e contemporaneamente contribuire alla stabilità internazionale, deve poter disporre di mezzi in grado di rispondere alla violenza armata.

Una difesa credibile e degna di questo nome esige un certo numero di sacrifici, sia sul piano umano sia su quello materiale. Tutto questo è giustificato. Una difesa armata «a buon mercato», incapace di suscitare rispetto, non serve a nulla!

Noi dobbiamo sostenere un esercito che possa disporre:

- del materiale bellico, delle costruzioni e delle infrastrutture che gli permettano di sopravvivere e di combattere;
- di un addestramento e un'istruzione esigenti, basati sulla disciplina e lo sforzo personale;
- di una certa capacità di produzione di armamenti, in grado di garantire un massimo di autonomia (sostituzioni, riparazioni);
- di un servizio d'informazione in grado di evitare sorprese;
- di un sistema di mobilitazione agile e funzionale, capace di mobilitare rapidamente gli effettivi richiesti dalla situazione.

Parliamo ora del problema della modernizzazione della nostra aviazione, problema legato all'iniziativa «per una Svizzera senza aviogetti da combattimento» (vedi pag. 322).

1. Considerazioni di carattere generale (vedi pag. 323)

Con la breve analisi introduttiva ho cercato di mostrarvi che la «minaccia» può essere sintetizzata nei seguenti 3 scenari:

- *guerre civili* che potrebbero sfociare in confronti tra Stati sul teatro europeo e per far fronte a questa minaccia abbiamo bisogno come in passato di un'esercito e di un'aviazione;
- *confronti a livello continentale* ed in questo senso saremmo coinvolti come Europa, la quale domanderà il nostro contributo in uomini e mezzi, aviazione compresa;
- *confronti tra etnie straniere* all'interno dei Paesi occidentali, dilagare della criminalità e del problema droga che potrebbero portare parte della popolazione su posizioni di confronto. Anche in questo caso, i nostri governanti devono disporre di forze armate per imporre la nostra volontà politica. Abbiamo bisogno di un FA/18? Sicuramente non contro masse di rifugiati o di dimostranti, ma l'aviazione resta in caso di crisi un mezzo per garantire la nostra sovranità e per dimostrare la nostra volontà di essere padroni del nostro paese, cominciando dallo spazio aereo.

Nel contesto di un conflitto tra blocchi o anche di un nostro coinvolgimento in un conflitto locale, molte persone si immaginano che sia inutile, anzi ridicolo, persistere nei nostri sforzi di migliorare il nostro potenziale bellico in modo particolare quello aereo, poiché in futuro la difesa anche dello spazio aereo elvetico sarà garantita dal sistema di sicurezza europeo. In effetti, a parte il fatto che per il momento il sistema di sicurezza europeo non si concretizza, non dobbiamo aspettarci dagli Stati Eu regali di alcun genere come dimostrano le trattative che vennero condotte per la creazione dello Spazio economico europeo. Dalla Svizzera ci si aspetta un contributo diretto, ciò significa, per il tema che ci riguarda, o la capacità di difesa aerea autonoma o l'invito a passare alla cassa. È in questo senso interessante constatare che tutti i paesi NATO (Islanda esclusa) sono chiamati a contribuire allo sforzo della difesa aerea europea con velivoli della nuova generazione. Al verificarsi di una crisi, penso, resteremo soli e dovremo far fronte alla situazione con le nostre forze. Se le nostre forze saranno efficaci avremo una probabilità di uscirne, se le nostre forze non esisteranno più o non saranno in grado di opporre resistenza, saremo in balia degli eventi.

IL TESTO DELL'INIZIATIVA

- 1. FINO AL 2000, LA CONFEDERAZIONE SI ASTIENE DALL'ACQUISTARE NUOVI AVIOGETTI DA CBT**
- 2. PER NUOVI AVIOGETTI S'INTENDONO QUELLI IL CUI ACQUISTO E'DECISO DALL'ASSEMBLEA FEDERALE TRA IL 1. GIUGNO 1992 ED IL 31 DICEMBRE 1999.**

CONSIDERAZIONI DI CARATTERE GENERALE

- I RISCHI A CORTO, MEDIO E LUNGO TERMINE
 - . *CONFRONTI SUL TEATRO EUROPEO*
 - . *CONFRONTI A LIVELLO CONTINENTALE*
 - . *CONFRONTI TRA ETNIE DIFFERENTI*
- LO SPAZIO AEREO SVIZZERO DIFESO DALL'EUROPA ?
- UN AIUTO DALL'ESTERNO IN CASO DI BISOGNO ?
- L'IMPORTANZA DELL'ARMA AEREA SECONDO IL PD ESERCITO 95
- SOLO IN SVIZZERA SI METTE IN DUBBIO UN'AVIAZIONE MILITARE MODERNA

Penso che quanto avviene attualmente in *Bosnia* dovrebbe aprirci gli occhi.

Il giorno 19 settembre la radio ha trasmesso la notizia che una città della Bosnia era stata bombardata con il *Napalm* da velivoli serbi. In un'analisi molto semplificata si potrebbe affermare che se la Bosnia disponesse di un'aviazione la paura di misure di ritorsione avrebbe sconsigliato l'uso del *Napalm* e le batterie che da mesi bombardano la capitale avrebbero vita ben più dura.

Il rapporto del CF relativo alla politica di sicurezza ed il piano direttore dell'esercito 95 mettono in risalto la fondamentale importanza dell'arma aerea nelle condizioni in cui dovrà operare l'esercito futuro.

Parlare di esercito 95, significa infatti (vedi pagg. 325 e 326):

- considerare l'ampliamento delle capacità di reazione per gradi successivi, ingaggiando i mezzi di «primo intervento», aviazione quindi in primo piano;
- parlare della capacità di creare in breve tempo dei centri di gravità in terra spostando brigate meccanizzate e divisioni. Ciò è solo pensabile se si dispone della necessaria copertura aerea.

In un articolo apparso ultimamente sulla stampa il CCA Moccetti scriveva che il concetto della difesa dinamica inizia e finisce con la capacità di creare una copertura aerea. Tutto ciò dovrebbe dare da pensare se si considera che i velivoli che noi possiamo mettere oggi in linea sono arretrati di due generazioni rispetto allo standard che va delineandosi in Europa. Siamo meglio equipaggiati di 4 Paesi e cioè: Austria, Ungheria, Albania e Irlanda, mentre tutti gli altri Paesi europei o sono già in possesso di flotte moderne o sono in procinto di acquistarle.

Teniamo presente che, quale regola di base, un velivolo dell'ultima generazione equivale a 5-10 velivoli del vecchio tipo.

Solo in Svizzera si mette in dubbio una difesa aerea efficace e ci si può porre la legittima domanda per sapere chi sta sbagliando: i 6 mio di svizzeri o i 350 mio di europei, Finlandia e Svezia inclusi!

2. Considerazioni sulla scelta del nuovo velivolo da cbt

I costi

L'acquisizione di 34 vel FA/18 costa 3,5 mia di franchi. Questa spesa è enorme e fa paura se rapportata alla delicata situazione delle finanze federali, ma potrebbe essere meglio accettata se si spiegasse che dei 3,5 mia, 2,5 ricadrebbero a favore dell'economia svizzera per via dei contratti di compensazione.



ARMEE
ARMATA
ESERCITO
ARMEE '99

IT, ottobre 1992

Concetto globale d'impiego

Prevenzione della guerra e difesa

Contributo alla salvaguardia dell'esistenza

Contributo al movimento della pace

Protezione adeguata

Mezzi della prima ora
Misure di precauzione

Cooperazione e operazioni di soccorso

Servizio di promozione della pace

Servizio d'appoggio

Servizio attivo

Condotto da parte dello stato maggiore di condotta e dell'amministrazione

Condotto da parte del comandante in capo dell'esercito

Mobilizzazione generale di guerra (ultima ratio)

Mobilizzazione parziale

Protezione del Paese e della popolazione

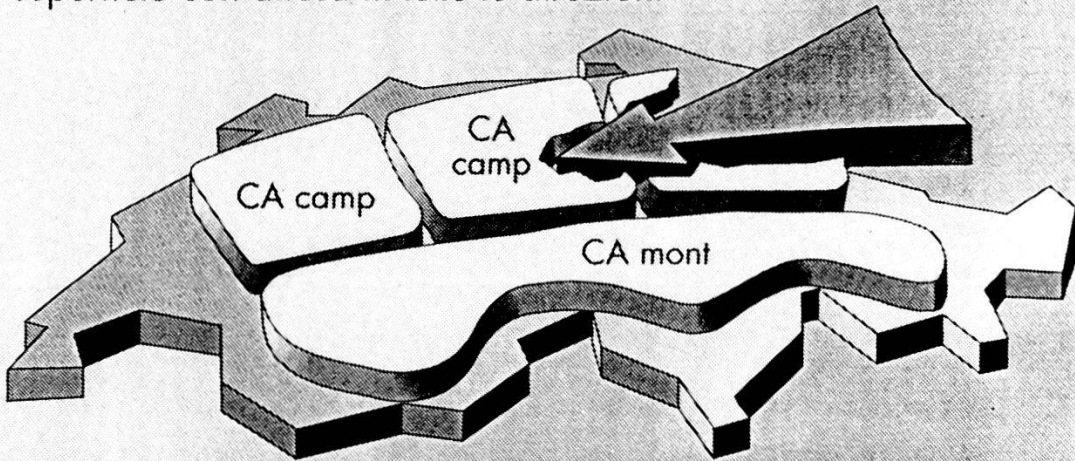
→ Mario Grafica



IT, ottobre 1992

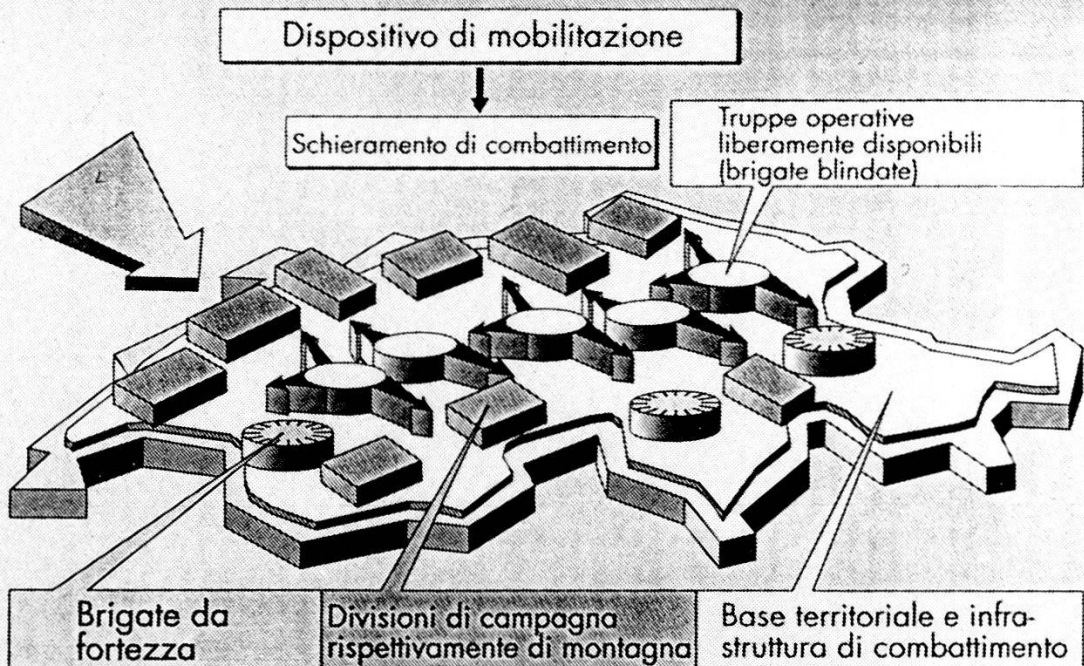
Concezione 66

Usura mediante dispositivo di grande superficie con difesa in tutte le direzioni



Concezione 95

Impiego flessibile per creare sforzi principali in funzione della minaccia



⇒ KartoGrafik st

Ma vediamo questi costi più in dettaglio.

Nei 3,5 mia di franchi sono compresi

• i costi dei velivoli	60 mio/vel
• la logistica (pezzi ricambio / materiale di terra)	860 mio/
• i costi d'istruzione incluso simulatore	120 mio/
• la munizione AMRAAM	220 mio/
• i rischi	160 mio/
• i costi relativi al rincaro	400 mio/

Per quanto concerne gli affari di compensazione possiamo dire quanto segue: 310 mio ricadono *direttamente* sull'industria svizzera per i lavori di montaggio di 32 velivoli (i primi due verrebbero montati negli USA). Inoltre gli Americani si impegnano a piazzare commesse presso l'industria svizzera per oltre 2 mia di franchi.

Sino ad oggi la ditta costruttrice del velivolo ha già piazzato a proprio rischio ordinazioni per un importo di 460 mio di franchi.

I lavori relativi alle costruzioni (250 mio.) vanno logicamente a favore della nostra industria edile.

Le ripercussioni di carattere tecnologico sarebbero inoltre di grande interesse per le nostre industrie ad alta tecnologia *che se ben gestite vanno oltre il progetto FA/18*.

Direttamente coinvolte sarebbero in Ticino le Ditte:

- Ambrosetti di Manno per la fabbricazione del carrello;
- Precicast di Novazzano per la fabbricazione di parti del reattore.

Inoltre l'investimento da effettuare ci garantirebbe la copertura aerea per i prossimi *trent'anni* ad un costo di ca. 120 mio all'anno (vedi pag. 328).

Da notare che i pagamenti sarebbero diluiti sull'arco di ca. 10 anni con delle punte massime nel periodo 93-96 e che comunque nell'ambito globale il budget d'armamento non viene superato.

Infatti per finanziare questo progetto, ritenuto prioritario, vengono ritardati altri ammodernamenti, anche se considerati necessari.

Il Consiglio federale fissa il quadro finanziario del DMF per una legislatura. La ripartizione dei mezzi è proposta nel piano finanziario ed in ultima analisi fissato dal Parlamento nel budget annuale.

Se il popolo decidesse di non procedere all'acquisto dei velivoli FA/18, questa spe-

**3,5 MIA PER UNA COPERTURA AEREA DI 30 ANNI !
---> UNA FORMA DI ASSICURAZIONE ...**

IN OGNI CASO:

- . IL RISANAMENTO DELLE FINANZE FEDERALI NON PUO' AVVENIRE SOLO RINUNCIANDO AL VEL CBT**
- . NON VI SARA' UN AUMENTO DELLE IMPOSTE**
- . IL BUDGET MILITARE E' IN CONTINUA DIMINUZIONE: --> 2000 = 10 %**
- . RESPINGENDO L'ACQUISTO NON VI SARA` UNA RIDISTRIBUZIONE DEI 3,5 MIA SUI BUDGET DI ALTRI DIPARTIMENTI !**

ALCUNI DATI

- . SPESE MILITARI: CA 5 MIA / ANNO**
- . GLI AFFARI DI COMPENSAZIONE FA-18 POTREBBERO OCCUPARE CA 4000 PERSONE DURANTE 10 ANNI E CREARE LE PREMESSE PER NUOVI POSTI DI LAVORO !**
- . I COSTI DI GESTIONE FA-18 < HU !**

sa prevista ma non attuata non andrebbe automaticamente a risanare le finanze federali. Il DMF cercherebbe di finanziare quei progetti che sono stati momentaneamente accantonati e solo il Parlamento potrebbe decidere una nuova redistribuzione dei mezzi finanziari attraverso i diversi budget annuali. Questa prospettiva non mi sembra molto probabile.

Per meglio esemplificare ammettiamo che:

- il Popolo decida di non permettere l'acquisto dei velivoli;
- il Parlamento decida di non utilizzare la tranche FA/18 prevista per il 1993 (ca. 500 mio) per altri progetti militari.

Ecco allora che il deficit della Confederazione per il 93 non ammonterebbe ai 3,8 mia previsti, ma a «soli» 3,3 mia.

Mi sembra quindi evidente che il risanamento delle finanze federali non passa da questa strada!

In ogni caso due cose sono certe:

- l'acquisto del velivolo da cbt non provocherà un aumento delle imposte dirette o indirette e nemmeno del budget militare che è in costante diminuzione (1960: 32% ; 1995: 12%; 2000: 10% delle spese della Confederazione);
- il non acquisto del velivolo da cbt non comporterà una redistribuzione di sussidi né a favore dell'AVS, né per la ricerca o l'agricoltura, e neppure per altri settori.

Per completare il quadro finanziario, alcune cifre:

1. In media le spese militari annue si aggirano sui 5 mia di franchi di cui la metà destinate agli investimenti e che quindi la spesa di 3,5 mia ripartita su due budget non esce dalla norma.
2. Il 5.11.92 la cifra dei disoccupati raggiungeva in Svizzera le 109.000 unità (3,5% popolazione attiva). Le indennità si aggirano quindi sui 4 mia annui e purtroppo questo capitale che viene distribuito non può creare nuovi posti di lavoro!
3. Con i cosiddetti «affari di compensazione» possiamo garantire il posto di lavoro a 4000 persone durante 10 anni e questo investimento può generare, se ben gestito nuova ricchezza.
4. Per quanto riguarda i costi annui di manutenzione, calcoliamo che una flotta di 34 velivoli FA/18 costerà 49 mio di franchi contro i 56 per continuare a tenere in vita i velivoli HU. I costi del personale si riducono del 40%!

L'arretratezza della nostra aviazione

Se analizziamo l'aspetto tecnico basandoci sulle esperienze fatte nel corso dei voli di valutazione tra i nostri velivoli MS e Ti confrontati con velivoli F16 o FA/18 dobbiamo ammettere la nostra arretratezza, cosa che non può che preoccupare il cdo delle trp d'av.

Un esempio (vedi pag. 331)

Prendiamo la situazione in cui un velivolo FA/18 armato di un missile *Amraam* voli in direzione di un velivolo MS armato di missile *Falcon* (missile in dotazione alla nostra aviazione) su di un corso di collisione alla velocità di ca. 1000 km/h e ad un'altezza di 6.000 m suolo. All'inizio i velivoli si trovano ad una distanza reciproca di 120 km.

- a ca. 110 km di distanza il radar del velivolo FA/18 rileva la presenza del *Mirage*;
- a ca. 40 km di distanza il velivolo FA/18 lancia il suo missile, il pilota potrebbe ora sganciarsi, ma supponiamo che decida di continuare il volo sempre su rotta di collisione;
- a ca. 25 km il velivolo MS rileva la presenza del velivolo FA/18 ma è colpito dal missile avversario.

Resta il fatto che il *Mirage* avrebbe potuto impiegare il suo missile guidato del tipo *Falcon* solo ad una distanza di 15 km!

Va detto che il velivolo FA/18 è in grado di portare 6 missili di nuova generazione, gli *Amraam* appunto. Questi missili indirizzati in una prima fase dal radar di bordo del velivolo sul bersaglio da colpire, si assumono, in una seconda fase, la ricerca automatica degli obiettivi.

Il radar di bordo del velivolo FA/18 è in grado di illuminare contemporaneamente 6 bersagli diversi. Prendiamo atto quindi che gli FA/18 rappresentano un salto di generazione nei mezzi destinati alla guerra aerea (vedi pag. 332).

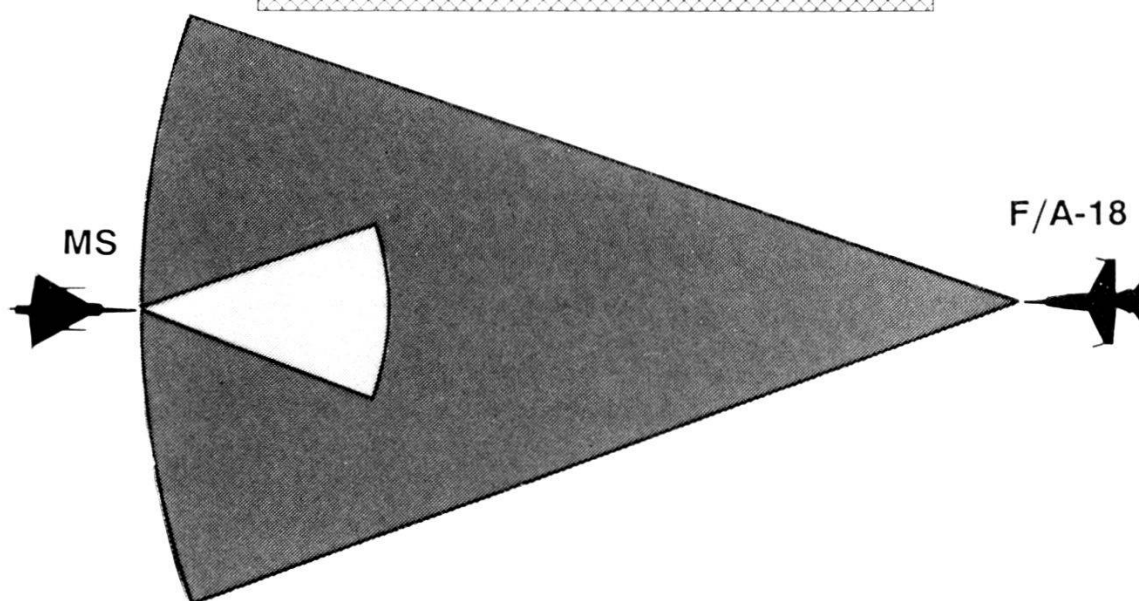
La versione CH dell'FA/18 prevede di armarlo, almeno in una prima fase, con 4 missili del tipo *Amraam* e 2 del tipo *Sidewinder* (missili a ricerca IR, già operativi presso la nostra aviazione).

Vale inoltre la pena di ricordare che i radar dei nostri velivoli possono rilevare oggetti che volano alla loro altezza o al di sopra della stessa, mentre il radar del velivolo FA/18 oltre ad una migliore capacità in distanza è in grado di vedere anche verso il basso e può così sorvegliare anche i settori più discosti come le nostre valli alpine.

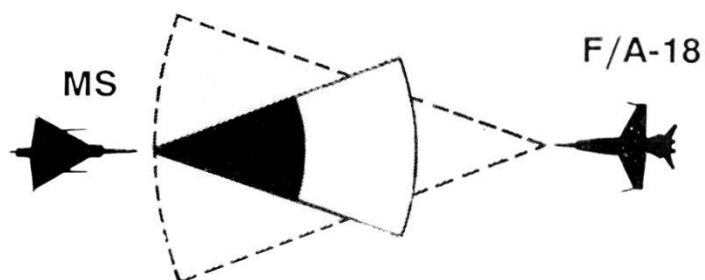
---NUOVO VEL CBT---

RAPPORTO DI FORZA FA-18 / MS

REPERIMENTO OBIETTIVO



INGAGGIO MISSILI



---NUOVO VEL CBT---

RADAR DI BORDO: DIFFERENZA FA-18 / MS

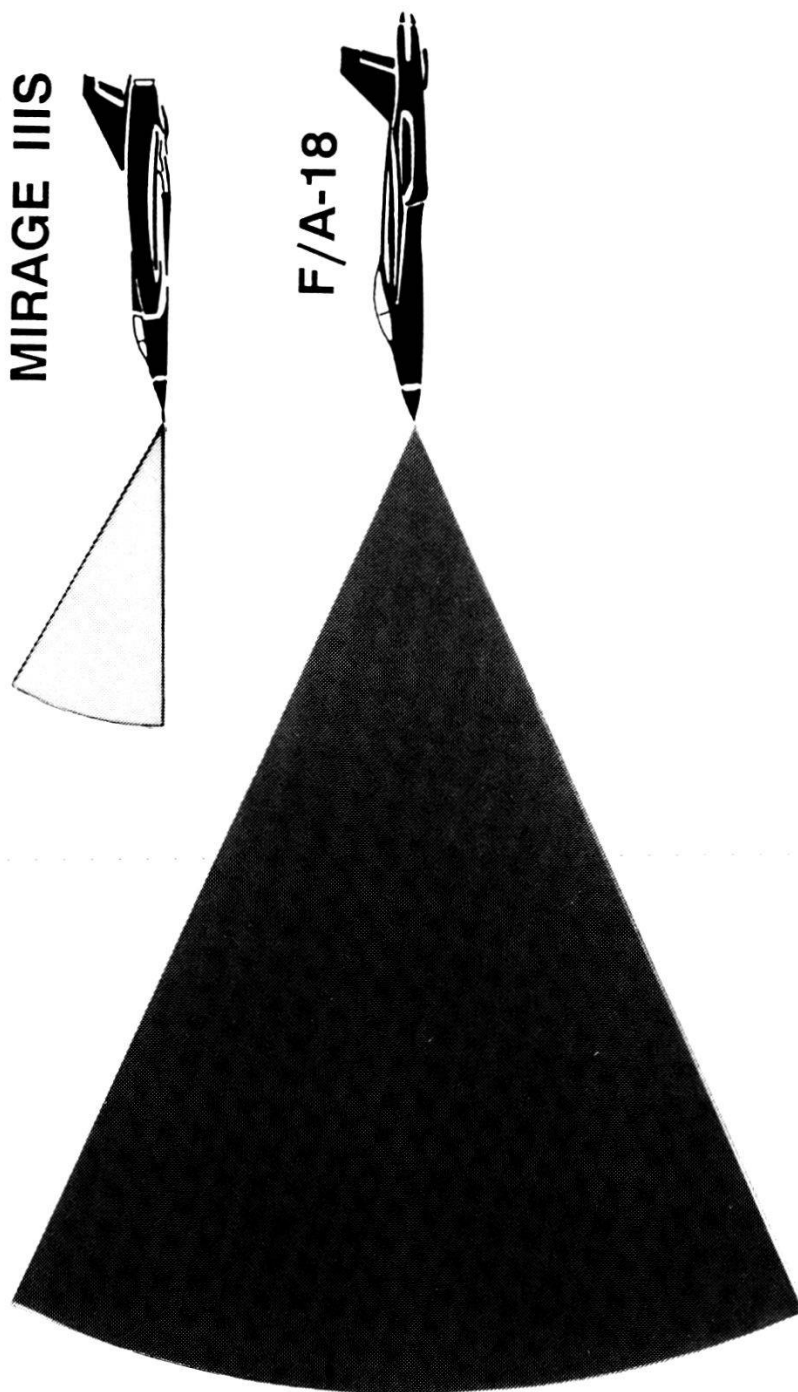


FIG. 2E

Questo esempio dimostra, e per i piloti è una constatazione drammatica, che i nostri attuali velivoli Mirage e Tiger non hanno chance in un combattimento contro velivoli della categoria FA/18 e che le probabilità di sopravvivere sono estremamente ridotte.

Nel combattimento aereo fa stato in primo luogo la tecnologia dei sistemi d'arma che si affrontano!

La scelta del velivolo FA/18

Alcuni si sono meravigliati della scelta del velivolo FA/18.

Questo sistema d'arma è stato scelto dopo una valutazione approfondita ed estremamente seria che ha dimostrato che l'FA/18 è il velivolo che soddisfa nel migliore dei modi le nostre richieste nei seguenti 4 settori:

- *impiego*: è dotato delle armi più moderne, ha delle doti di potenza di salita e di accelerazione eccellenti, può restare a lungo in zona d'impiego, ha delle ottime probabilità di sopravvivenza anche in ambienti estremamente ostili (guerra elettronica);
- *tecnica*: dispone di 2 reattori e di un modernissimo radar LD-SD. Il limite di vita della cellula è definita in 5000 ore di volo. I reattori vengono revisionati a 3000 ore. Il velivolo può essere ulteriormente sviluppato;
- *logistica*: i tempi di riassetto sono ridotti al minimo. Vi ricordo che è un velivolo progettato per operare da porta-aerei. Il sistema di sorveglianza di bordo è in grado di annunciare via radio alla base d'atterraggio lo stato tecnico del velivolo. Queste misure permettono di comprimere i tempi di riparazione e contenere così i costi di manutenzione.
- *economico*: in quanto con la ditta costruttrice MDD si sono potuti definire dei contratti di compensazione interessanti.

Si tratta di un velivolo concepito per la guerra moderna ed i progettisti hanno tenuto conto della necessità di razionalizzare la manutenzione, di aumentare l'affidabilità, di presentare un prodotto che nel corso degli anni può essere aggiornato e migliorato e questo soprattutto nelle componenti computerizzate.

Il non plus ultra?

Onde sfatare l'idea del giocattolo per i piloti, occorre dire che l'FA/18 non è il miglior caccia in assoluto. Esistono caccia ancora più potenti (F15), a costi proibitivi!

Solo 34 velivoli?

Alcuni si dimostrano scettici sull'effetto dissuasivo di una flotta di 34 velivoli! Tenendo presente una disponibilità del 70% abbiamo a disposizione 24 velivoli che ingaggiati a gruppi di 6 ci permettono di garantire 24 ore su 24 la sorveglianza del nostro spazio aereo e di intervenire con un numero ben più cospicuo nel caso la situazione lo richiedesse.

Non dimentichiamo che (vedi pag. 335):

- 6 velivoli FA/18 corrispondono a ca. 40-50 caccia del tipo Mirage se ci si ricorda che questo velivolo è in grado di combattere simultaneamente contro 6 velivoli avversari;
- 6 velivoli FA/18 possono venir integrati da un numero consistente di velivoli Ti o MS in quanto, se è vero quanto detto sopra, che questi velivoli sono ormai sorpassati, è anche vero che gli stessi sorvegliati, protetti e coordinati dagli FA/18 possono ancora contribuire alla nostra difesa aerea.

Abolire l'av e potenziare la DCA?

Alcuni ambienti propongono di sostituire i velivoli da cbt con missili terra-aria. È un'illusione pensare di procedere in questa direzione, soluzione che d'altra parte non è stata adottata da alcun stato a me noto, per i seguenti motivi:

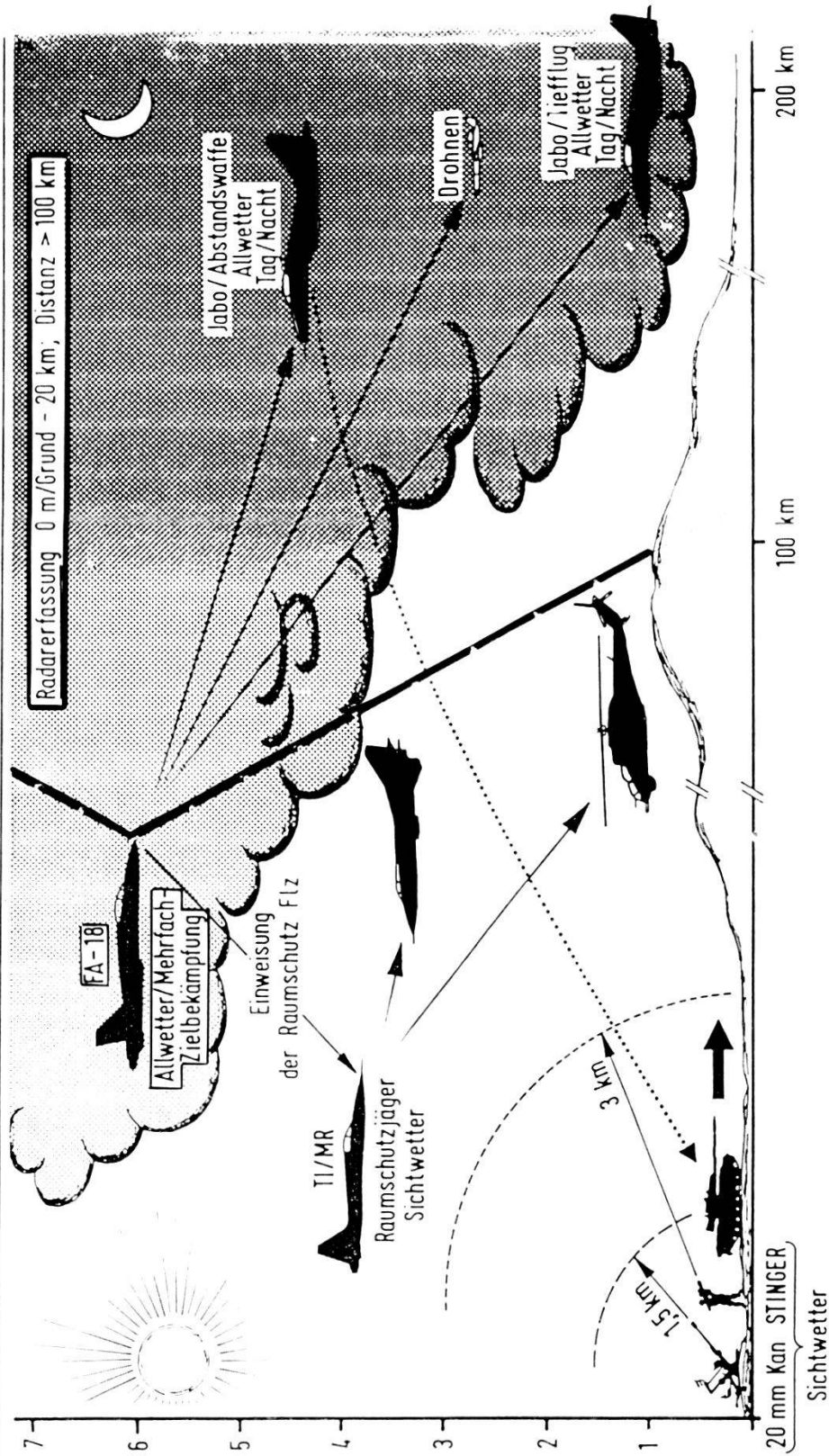
- i compiti di polizia aerea, cioè l'identificazione di oggetti volanti che penetrano nello spazio aereo svizzero senza permesso, non possono essere svolti da missili poiché è sempre ancora indispensabile un'identificazione a vista prima di dare il permesso di ingaggiare le armi;
- le batterie di missili terra-aria non sono mobili e quindi non è possibile creare rapidamente nuovi centri di gravità. Per contro ciò è possibile all'aviazione!
- la spesa per l'acquisizione di un sistema missilistico terra-aria, *ammettendo che il mercato offra oggi qualcosa di veramente valido*, che copra tutto il territorio della Confederazione supererebbe di gran lunga la spesa di 3,5 mia di franchi proposta per l'acquisizione del velivolo FA/18.

Un esempio

All'inizio degli anni '80 venne acquistato il sistema Rapier per una somma di 1,2 mia di franchi. Esso serve per proteggere le nostre formazioni panzer e copre i nostri fabbisogni di difesa aerea sino a 4000 m di quota per ca. il 3,5% del territorio!

---NUOVO VEL CBT---

INTEGRAZIONE FA-18 / MS / TI



3. Conclusioni

Quali sono le conseguenze se l'iniziativa «per una Svizzera senza aviogetti da cbt» venisse accettata?

- Accettare una moratoria sino al 2000 per l'acquisto del nuovo velivolo significa spostare il problema di un decennio e così facendo la situazione attuale non può che peggiorare poiché:

1. potremo risanare la situazione nel campo dell'arma aerea solo verso il 2010, quando i nostri attuali velivoli MS e Ti saranno obsoleti ed in buona parte già ritirati dalla linea. Ammesso che ciò sia ancora pensabile dal punto di vista operativo, visto che l'aviazione non può essere soppressa e riattivata in pochi anni, dobbiamo domandarci se la Storia ci concederà così tanto tempo. Anche a costo di ripetere frasi già sentite, dobbiamo pur porci la domanda a sapere chi sia oggi in grado di dire cosa succederà nei prossimi 10 anni, se nessuno ha saputo predire la caduta del muro di Berlino!

2. Nel 2000 la nostra aviazione dovrà pensare a sostituire anche i velivoli MS e quindi dovremo ampliare la commessa.

I mezzi finanziari necessari saranno di gran lunga superiori a quanto è previsto oggi e quindi ci si troverebbe di fronte ad un problema politico-finanziario ancora più grande di quello odierno.

- Rinunciare all'acquisizione dei nuovi velivoli da cbt significa rinunciare ad essere padroni del nostro spazio aereo. Ciò comporterebbe l'incapacità di garantire l'integrità del territorio. In effetti non si riesce a pensare come il nostro esercito, le formazioni DCA e le formazioni di panzer o d'art. potrebbero mobilitare e spostarsi nei settori d'impiego senza la garanzia di una copertura aerea. Una simile situazione lascerebbe le nostre formazioni di terra in balia di un'avversario dotato di un'efficace arma aerea e la guerra del Golfo non può che confermare questa tesi. A questo punto gli avversari dell'esercito ritornerebbero alla carica cercando di smontare un prossimo tassello: ma perché spendere soldi per rinnovare l'artiglieria, se la stessa non può più essere convenientemente protetta da attacchi provenienti dal cielo?

Le discussioni nella loro sostanza

Le discussioni a livello parlamentare e popolare sulla necessità di dotarci di 34 velivoli FA/18 hanno una portata che supera di gran lunga la discussione sulla scelta di un tipo di velivolo.

In effetti bisogna sapere cosa si vuole:

- vogliamo mantenere un'aviazione militare?
- vogliamo difendere quindi il nostro spazio aereo?
- siamo coscienti che una non difesa dello spazio aereo porta a lungo termine alla rinuncia della difesa del territorio e quindi alla rinuncia di disporre di un esercito, poiché la storia militare lo dimostra, un esercito senza copertura aerea non può operare?

Un'ultima riflessione

Penso che la votazione dello scorso 6 dicembre possa essere interpretata come un rifiuto a voler far parte della CEE. La Storia però si evolve rapidamente e malgrado questo verdetto, forse noi ci integreremo nella futura Eu. Questo fatto non cambia i termini del problema. Nell'ambito di una comune forza di difesa ci verranno verosimilmente chieste due opzioni:

- partecipare con un esercito efficiente ed assumersi in ogni caso almeno l'onere della difesa del proprio spazio aereo

oppure

- delegare questo compito, sostenere e finanziare quindi le forze armate europee ed accettare le decisioni dei loro comandanti, senza che sia garantita una protezione ottimale della nostra popolazione e senza che vi siano benefici per la nostra economia!