

Zeitschrift: Rivista Militare Svizzera di lingua italiana : RMSI
Herausgeber: Associazione Rivista Militare Svizzera di lingua italiana
Band: 86 (2014)
Heft: 2

Artikel: Per una difesa sostenibile
Autor: Gaiani, Gianandrea
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-585833>

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>

Per una difesa sostenibile

DR. GIANANDREA GAIANI



Dr. Gianandrea Gaiani

Nel febbraio scorso ha destato scalpore, in Svizzera come nel resto d'Europa, la notizia che a causa delle restrizioni al bilancio gli aerei da combattimento elvetici sono operativi solo nelle ore di ufficio e per questo nessun jet si è alzato in volo per scortare l'aereo dell'Ethiopian Airlines dirottato su Ginevra. Il volo Et 702 era originariamente diretto a Roma è stato intercettato e scortato dai caccia Eurofighter Typhoon dell'Aeronautica Militare italiana fino al passaggio di consegna con la difesa aerea francese. I Mirage 2000 francesi, che hanno il diritto di sorvolo in Svizzera ma senza poter usare armi, hanno affiancato il Boeing 767 verso l'aeroporto di Ginevra che si trova peraltro a pochi chilometri dallo spazio

aereo francese. Il portavoce dell'aviazione svizzera Laurent Savary ha spiegato che gli aerei militari della Confederazione non si sono alzati in volo perché l'incidente è avvenuto fuori dalle ore di servizio, le uniche durante le quali gli aerei sono operativi a causa di restrizioni al bilancio e all'impiego del personale. Il portavoce ha spiegato che la flotta aerea dei caccia svizzeri F/A-18C/D Hornet ed F-5E/F Tiger (in attesa dell'arrivo del Saab Jas 39 Gripen i cui primi esemplari dovrebbero entrare in servizio nel 2016) è attiva solo ed esclusivamente dalle 8 alle 12 e dalle 13,30 alle 17 nei giorni feriali mentre le basi aeree restano chiuse anche "per tutto il fine settimana".



La vicenda ha sollevato polemiche e qualche ironia nei Paesi europei dove peraltro gli effetti devastanti sull'operatività di reparti e l'efficienza dei mezzi dovuti ai tagli ai bilanci e alla "spending review" ben raramente vengono raccontati al pubblico con la trasparenza che ha caratterizzato le autorità elvetiche. I cieli svizzeri restano sotto il costante controllo radar ma l'indisponibilità di velivoli da intercettazione per ben 16 ore al giorno lascia aperti varchi potenzialmente pericolosi tenuto conto che solitamente ogni Paese mantiene almeno due o tre coppie di caccia sempre pronte allo "scramble", il decollo su emergenza, proprio per far fronte a dirottamenti o intrusioni nello spazio aereo nazionale.

La necessità di avere aerei pronti a decollare e ad affiancare l'intruso per un riconoscimento a vista è dettata dalle esigenze di sicurezza emerse dopo l'11 settembre 2001. Quando la minaccia non è rappresentata da aerei da combattimento militare ma da un velivolo civile che potrebbe essere stato solo dirottato o potrebbe nascondere una potente minaccia terroristica. Fortunatamente le prospettive future sono incoraggianti poiché, come ha dichiarato Karin Suini, portavoce del Dipartimento federale della difesa, della protezione della popolazione e dello sport dal 2020 il "Progetto Ilana" potenzierà i controlli del traffico aereo e l'au-

mento del personale assegnato alla sicurezza dei cieli elvetic.

Certo la decisione di limitare l'operatività dei jet da combattimento agli "orari d'ufficio" è stata di natura politica con l'intento di ottenere risparmi sul bilancio delle forze armate contando sul fatto che l'assenza di minacce aeree militari nei cieli d'Europa (terminate con la fine della Guerra Fredda) rendessero superflua una disponibilità costante di "fighters".

.Valutazioni destinate a perdere significato in un'era caratterizzata soprattutto dalle cosiddette "minacce asimmetriche" che non significa però il venir meno delle capacità tipiche e convenzionali che una forza aerea deve esprimere. Oggi il rischio che organizzazioni terroristiche colpiscano impiegando "renegade" (gli aerei civili dirottati) e "slow movers" (ultraleggeri che sfuggono ai controlli radar) ha costretto tutti i Paesi (Svizzera inclusa) a mobilitare a tempo pieno radar, batterie missilistiche antiaeree, caccia intercettori ed elicotteri in occasioni di manifestazioni di particolare rilievo e interesse quali le Olimpiadi, i mondiali di calcio o i summit internazionali come quello di Davos. Un livello di attenzione e soprattutto una disponibilità di mezzi che non può essere garantita solo in queste circostanze ma dovrebbe venire assicurata a tempo pieno.

Al tempo stesso una forza aerea deve continuare a esprimere credibili capacità di combattimento aria-aria e di ingaggio di bersagli terrestri, in pratica caccia intercettori e cacciabombardieri. Competenze richieste anche alle forze svizzere che pure non partecipano a operazioni all'estero o in aree di crisi, non solo perché non è oggi possibile prevedere quali sfide alla sicurezza riserva il futuro anche sul territorio europeo (la crisi ucraina potrebbe fornire lezioni in tal senso) ma soprattutto perché non è saggio rinunciare a capacità acquisite e consolidate che non sarebbe possibile ripristinare in tempi rapidi in caso di necessità.

Per questo la necessità di mantenere un'efficace strumento aereo da combattimento pur nel rispetto dell'esigenza di contenere la spesa militare risiede nella riduzione e standardizzazione delle forze. Un modello che stanno percorrendo, su scala più ampia della Svizzera, Paesi come la Francia e la Germania. Entro pochi anni l'Armée de l'Air radierà gli ultimi Mirage 2000 schierando nelle forze da combattimento circa 200 Rafale così come la Luftwaffe disporrà di un unico velivolo, l'Eurofighter Typhoon con compiti di caccia e attacco al suolo per un totale previsto oggi in circa 160 esemplari. In quest'ottica l'ingresso in servizio del Gripen rappresenterà un importante passo avanti per la Svizzera in termini di ammodernamento con una macchina dai costi di acquisizione e gestione ben inferiori ai suoi concorrenti e che potrebbe in futuro venire valutato anche per rimpiazzare gli F/A-18. Si otterrebbe così una standardizzazione su una sola macchina che andrebbe a vantaggio dell'operatività e della catena di supporto logistico, riducendone i costi e che risulterebbe comune a tutte le basi e i reparti da combattimento. Con meno aerei ma tutti di ultima generazione e dello stesso modello si potrà garantire meglio una copertura costante dei cieli elvetic a costi sostenibili. ■



Fonte DDPS