



Realizziamo  
**sistemi complessi.**  
Perché il vostro lavoro  
**sia più semplice.**

DEFENCE

HOMELAND & CYBER SECURITY

SPACE & BIG PHYSICS

TRANSPORT & LOGISTICS

SMART CITIES & GOVERNMENT

[www.vitrociset.com](http://www.vitrociset.com)

Il mondo intero è in subbuglio e noi, in Italia, non facciamo difetto. I focolai delle mille crisi regionali tendono ad allargarsi invece che a ridursi. La globalizzazione economica ha finito per aumentare le diseguaglianze. I cambiamenti climatici alimentano a loro volta i flussi di immigrazione. E tutto quello che si muove sul web va a costituire una gigantesca nuvola virtuale dalla quale però può discendere una pioggia di conflitti assai reali (da Wikileaks sino alla censura turca di Twitter). Insomma, le minacce alla sicurezza e alla democrazia (dove questa esiste) hanno subito una crescita più che proporzionale in questi anni. La paura non può guidare le scelte dei governi; non possono le tenebre di una nuova paventata apocalisse avvolgere i progressi che l'umanità ha compiuto negli ultimi decenni. Eppure, allo stesso modo, quei progressi hanno necessità di essere protetti e irrobustiti. La difesa non è il diritto alla guerra ma è il dovere della pace. Se nella grande decadenza italiana decidiamo di affondare la nostra flaccida politica in quella retorica irenica a tutti i costi, correremo il rischio di andare nella direzione opposta a quella della storia. Il fatto che, a partire dalla recente crisi ucraina, si sia tornato a parlare di Guerra fredda quando non di nuova guerra mondiale, la dice lunga sugli scenari che abbiamo davanti a noi. L'opzione diplomatica è l'unica davvero in grado di evitare i conflitti ma perché quest'arma di persuasione sia efficace occorre che sia "carica". L'istituto Sipri ha diffuso i nuovi dati sulla corsa agli armamenti e il segretario generale della Nato ci sollecita a ragionare sull'importanza che l'Alleanza abbia tutte le capacità di difesa necessarie. Sono fotografie che possono non piacerci ma che non possiamo ignorare. Il nostro Paese sta tornando a discutere della sua difesa. Lo sta facendo in modo scomposto, populista e largamente impreciso. Proprio per questo quella del Libro bianco è un'occasione da non perdere. Prima ancora di entrare nel merito degli strumenti militari, qui si tratta di diffondere una cultura ancora troppo poco presente nel nostro tessuto sociale. La cultura dell'interesse nazionale.

# sommario

- 1 *editoriale*
- 3 *contributors*
- 4 Anders Fogh Rasmussen  
**LA DIPLOMAZIA EUROPEA  
HA BISOGNO DELLA NATO**
- 6 Giovanni Marizza  
**PERCHÉ NON POSSIAMO  
FARE A MENO  
DELL'ALLEANZA ATLANTICA**
- 7 Marco Andrea Ciaccia  
**La differenza tra essere  
soluzione e non problema**
- 10 AntonGiulio de' Robertis  
**Le perplessità di un "atlantico"  
di antica data**
- 11 Paolo Messa  
**La tentazione  
del Patto di Varsavia**
- 12 Marco Andrea Ciaccia  
**ECCO COME IL MONDO  
SI RIARMA (TRANNE NOI)**
- 14 Laura Carbonetti e Michele Pierri  
**CINA-USA, DUELLO SUI BUDGET**
- 16 Andrea Pira  
**TUTTE LE MOSSE DEL GIAPPONE**
- 18 Leonardo Tricarico  
**DIFESA EUROPEA,  
ABBASSIAMO L'ASTICELLA**
- 20 Germano Dottori  
**TRA UTOPIE E PRESE  
DI COSCIENZA**
- 22 Pietro Romano  
**EVITARE UNA MAASTRICHT  
DELLA DIFESA**
- 23 Gregory Alegi  
**AAA Proconsole cercasi**
- 30 Mario Arpino  
**INVESTIRE O TAGLIARE?  
QUESTO È IL DILEMMA**
- 34 Alessandro Cornacchini  
**Italia, tra preconcetti  
e falsi moralismi**
- 36 **FINMECCANICA TORNA ALL'UTILE  
E PENSA AI LANCIATORI?**
- 36 Passepourtout  
**Avio Spazio, i rischi  
per l'eccellenza italiana**
- 38 Michela Della Maggesa  
**ANCHE OTO MELARA  
GUARDA A PARTNER STRANIERI**
- 40 Giulio C. Valdonio  
**SE LO STATO TARTASSA I JET...**
- 42 Gregory Alegi  
**... E SI DIMENTICA  
DI RAZIONALIZZARE  
I SERVIZI ANTINCENDIO**
- 50 Michela Della Maggesa  
**COSA SI MUOVE  
NEGLI SCALI ITALIANI**
- 56 **Intervista a Simonetta Di Pippo  
LA MIA SFIDA  
NELLA SPACE DIPLOMACY**
- 58 Pierluigi Serlenga e Paolo Cerini  
**PAPER  
L'UE AVANZA  
CON EGNOS E GALILEO**
- RUBRICHE**
- 9 Alessandro Politi  
**IL BARONE ROSSO**
- 25 Francesco De Palo  
**IL PERSONAGGIO**
- 26 Alberto Cattaneo  
**CASA DI VETRO**
- 35 Andrea Margelletti  
**STRATEGICAMENTE**
- 44 **Bussola del mese  
— Local**
- 47 **Bussola del mese  
— Global**
- 54 Gregory Alegi  
**FOOD FOR FLIGHT**
- 55 Marco Andrea Ciaccia  
**CYBERNETICS**
- 62 Michela Della Maggesa  
**PICCOLE GRANDI  
IMPRESE**
- 63 Ezio Bussoletti  
**IL DITO E LA LUNA**
- 64 **Save the date**

## Airpress

Agenzia stampa aeronautica  
tecnica politica

Registrazione Tribunale di Roma n. 10311  
del 7/4/1965. Registrazione R.O.C. n. 9884

Editore Base per altezza s.r.l.  
corso Vittorio Emanuele II, 18  
00186 Roma  
telefono 06 454 73 850  
fax 06 455 41 354  
partita iva 05831140966

## Rivista fondata da Fausto Alati

Direttore responsabile Flavia Giacobbe  
Direttore editoriale Alessandro Cornacchini  
Redazione Michela Della Maggesa  
hanno collaborato Michele Pierri,  
Marco Andrea Ciaccia  
Progetto grafico Nom de Plume  
Impaginazione e grafica Essegistudio  
Per comunicati, abbonamenti, pubblicità  
redazioneairpress@gmail.com

## Consiglio di amministrazione

Presidente Gianluca Calvosa  
Vicepresidente Paolo Messa  
Consiglieri Fabio Corsico,  
Giovanni Lo Storto, Chicco Testa

Per le riproduzioni di testi e immagini  
appartenenti a terzi, l'editore è a disposizione  
degli aventi diritto non potuti reperire nonché  
per eventuali non volute omissioni e/o errori  
di attribuzione e riferimenti

Recapito a cura di TNT Post  
comunicazione@tntpost.it

Numero chiuso in redazione il 23 marzo 2014  
Finito di stampare il 28 marzo 2014

Stampato in Italia  
Marchesi Grafiche Editoriali Spa  
via Flaminia 995/997  
00189 Roma



### **MARIO ARPINO**

Generale dell'Aeronautica militare, autore di numerosi articoli ed esperto di questioni geopolitiche e militari. È stato capo di Stato maggiore dell'Aeronautica dal 1995 al 1999 e capo di Stato maggiore della Difesa dal 1999 al 2001. Fra i vari riconoscimenti attribuitigli, spiccano la decorazione di cavaliere dell'Ordine militare d'Italia, la Medaglia militare Aeronautica di lunga navigazione aerea (Oro), la Legione al merito degli Stati Uniti.



### **SIMONETTA DI PIPPO**

Astrofisica. Direttore dell'United Nations office for outer space affairs (Unoosa) da marzo 2014. Presidente e cofondatrice dell'associazione Women in aerospace Europe (Wia-E) dal 2009, è stata responsabile dell'Osservatorio per la politica spaziale europea per l'Asi dal maggio 2012. È stata direttore del Volo umano presso l'Agenzia spaziale europea dal maggio 2008 al marzo 2011 e nel 2008 l'unione astronomica internazionale ha dato il suo nome, "dipippo" all'asteroide 21887. Accademico della Accademia internazionale di astronautica, la Saint John International University le ha conferito la laurea honoris causa in Environmental studies.



### **ANDREA MARGELLETTI**

Presidente del Centro studi internazionali. Consigliere strategico dell'ex ministro della Difesa, Mario Mauro. Consulente di organismi istituzionali nazionali ed esteri per quanto attiene alla politica internazionale, all'*intelligence*, al terrorismo, alla difesa e agli affari militari. Commentatore per *network* radiofonici e televisivi per quanto concerne problemi internazionali. Ha una continua frequentazione dei principali teatri di crisi e di conflitto, come i Balcani, il Medio ed Estremo Oriente, l'Africa e l'Asia Centrale.



### **GIOVANNI MARIZZA**

Già vice comandante del corpo d'armata multinazionale in Iraq, ha una vasta esperienza di operazioni a sostegno della pace in Africa, nei Balcani e in Medio Oriente. Giornalista e scrittore, laureato in Scienze strategiche e in Scienze internazionali e diplomatiche, è autore di una ventina di libri a carattere storico e sulle moderne operazioni di *peacekeeping*. Membro del consiglio direttivo del Comitato atlantico italiano, è decorato della Legion d'onore francese e della Legione di merito statunitense. Insegna Geopolitica e gestione delle crisi in varie università italiane.



### **ALESSANDRO POLITI**

Analista politico e strategico con trenta anni d'esperienza. Direttore della Nato defense college foundation. Ricercatore senior del Cemiss per l'America latina e le prospettive globali. Dirige dal 2013 il progetto Prospettive globali 2014. Docente di Geopolitica, geoeconomia ed *intelligence* presso la Sioi. Docente di Gestione di conflitto, crisi, pacificazione e analisi presso istituti di formazione governativi. Facilitatore del gruppo Global shapers del Wef.



### **LEONARDO TRICARICO**

Presidente della Fondazione Icsa. Capo di Stato maggiore dell'Aeronautica dal 2004 al 2006. Ha ricoperto il ruolo di consigliere militare con tre diversi presidenti del Consiglio dei ministri (D'Alema, Amato e Berlusconi) ed è stato Comandante della 5<sup>a</sup> Forza aerea tattica alleata della Nato e vice-comandante della Forza multinazionale nel conflitto dei Balcani (1999).

# LA DIPLOMAZIA EUROPEA HA BISOGNO DELLA NATO

ANDERS FOGH RASMUSSEN  
Segretario generale della Nato

---

*La crisi ucraina delinea un nuovo equilibrio di forze in Europa. Rasmussen, pur ribadendo la necessità di mettere insieme soft power diplomatico con hard power militare, traccia tre priorità che l'Alleanza deve perseguire: riaffermare l'impegno per la difesa collettiva; rafforzare il sostegno per l'Ucraina e le regioni confinanti; rendere chiaro che non si possono più fare affari con la Russia come se nulla fosse accaduto*

---

L'aggressione militare della Russia in Ucraina rappresenta la più grave crisi in Europa dopo la caduta del Muro di Berlino. La nostra visione di un'Europa unita, libera e in pace è stata messa in discussione. Questo non è un caso isolato. Segue un preciso modello di comportamento. Di pressione militare e di conflitti congelati nell'area. Transnistria, Ossezia del sud, Abkhazia e ora Crimea. Ciò che tiene insieme queste crisi è un singolo grande Paese che si propone unilateralmente di riscrivere le regole internazionali. Per gli altri e per sé. Al fine di ricreare nuove linee di divisione in Europa, 25 anni dopo che i popoli liberi d'Europa le hanno cancellate. Avevamo sperato che questo tipo di comportamento revisionista fosse finito nel XIX secolo. Ma vediamo che è tornato nel XXI. Si basa sul confronto, non sulla cooperazione. E si pone quale una vera e propria minaccia per l'ordine globale basato sui nostri valori e sulle regole che siamo tutti d'accordo a rispettare.

Una risposta è necessaria. Sia ora sia in futuro. Per ora, vedo tre priorità. La prima: riaffermare il nostro impegno per la difesa collettiva. Seconda: rafforzare il nostro sostegno per l'Ucraina e le regioni confinanti. Terza: rendere chiaro che non possiamo più fare affari con la Russia come se nulla fosse accaduto. In primo luogo, quindi, la difesa collettiva. Nessuno dovrebbe dubitare della determinazione della Nato se la sicurezza

di uno dei suoi membri dovesse essere minacciata. Il nostro impegno per la sicurezza di tutti gli alleati è infrangibile. Ora e in futuro.

Questo impegno non è fatto solo di parole, ma di attività reali e di azioni reali; come i caccia per proteggere lo spazio aereo sopra il Baltico e i voli di sorveglianza su Polonia e Romania. Restiamo vigili e pronti a prendere tutte le misure necessarie. Il nostro obiettivo è quello di disinnescare la crisi sui nostri confini e non commettere errori. Noi difenderemo i nostri alleati. In secondo luogo, rafforzeremo il nostro sostegno all'Ucraina. Intensificheremo la cooperazione politica e militare, che include: sostegno alla trasformazione delle Forze armate ucraine in organizzazioni moderne ed efficaci, in grado di fornire un deterrente credibile contro le minacce militari; migliorare la capacità delle Forze armate ucraine a lavorare e operare insieme con le Forze armate degli alleati della Nato; maggiore partecipazione alle esercitazioni Nato. Ciò avverrà sia come Alleanza sia con i singoli alleati. Stiamo lavorando anche con altri *partner* della regione per fornire loro il supporto di cui hanno bisogno in questo momento di crisi.

Infine, le nostre relazioni con la Russia. Nel 2010, abbiamo deciso di sviluppare un vero partenariato strategico tra la Nato e la Russia. Credo ancora che quell'impegno resti la strada giusta da seguire. Ma devo anche dire che oggi vedea-

---



## INVESTIMENTI IN DIFESA

Non possiamo continuare a disarmare, spiega Rasmussen, mentre il resto del mondo sta riarmando. Gli europei devono svolgere pienamente il loro ruolo. Abbiamo visto segnali incoraggianti, ma c'è ancora molto da fare. Abbiamo bisogno di una maggiore volontà politica, di capacità più forti, e maggiori investimenti in difesa

mo la Russia parlare e comportarsi più come un avversario che come un *partner*. Questa non è una nostra scelta. È motivo di grande preoccupazione. E mette in discussione il fondamento stesso della nostra cooperazione con la Russia. Abbiamo già concordato che nessuna riunione ad alto livello con la Russia si svolgerà per ora. E stiamo rivedendo l'intera gamma della nostra cooperazione in modo che i ministri degli Esteri della Nato possano prendere le decisioni appropriate quando si incontreranno a Bruxelles. Tuttavia, stiamo anche mantenendo aperta la porta al dialogo politico. Questo è quello che stiamo facendo adesso. Ma dobbiamo guardare al futuro. Perché questa crisi è un *game-changer*. E mina l'ordine globale basato sul diritto internazionale. Per sostenere questo ordine, Europa e Nord America devono stare insieme. E continuare a rafforzare i loro legami economici e militari. In questo modo potremo rispondere meglio a coloro che infrangono le regole. Così come potremo continuare a proteggere meglio i nostri valori e il nostro modo di vita. Dobbiamo rafforzare i nostri legami economici. Il commercio e gli investimenti: il partenariato transatlantico è fondamentale. Ed è urgente. Dobbiamo fare della diversificazione energetica una priorità strategica transatlantica e ridurre la dipendenza dell'Europa dall'energia russa. E ancora: dobbiamo aumentare gli investimenti della difesa in

Europa e rafforzare la nostra cooperazione per la sicurezza in ambito Nato. Gli Stati Uniti hanno mostrato un chiaro impegno per la sicurezza dell'Europa. Dai caccia nei Paesi Baltici, alle esercitazioni nel mar Nero, al dispiegamento della Uss Donald Cook in Spagna, come centro del sistema di difesa missilistico della Nato. Gli europei devono svolgere pienamente il loro ruolo. Abbiamo visto segnali incoraggianti, ma c'è ancora molto da fare. Abbiamo bisogno di una maggiore volontà politica, di capacità più forti, e maggiori investimenti in difesa. Non possiamo continuare a disarmare, mentre il resto del mondo sta riarmando, e alcuni si stanno agitando ai nostri confini. La più grande responsabilità della Nato è quella di proteggere e difendere le nostre popolazioni e il nostro territorio. Per fare questo, dobbiamo garantire la gamma completa di funzionalità per scoraggiare e difenderci contro ogni minaccia. Dobbiamo mettere insieme *soft power* diplomatico con *hard power* militare. La Nato rimarrà forte e vigile lavorando con l'Unione europea e il resto della comunità internazionale per garantire la sicurezza e la stabilità nell'area euro-atlantica. In un mondo che cambia, la Nato è pronta.

*Speech del 21 marzo al Brussels Forum*

# PERCHÉ NON POSSIAMO FARE A MENO DELL'ALLEANZA ATLANTICA

GIOVANNI MARIZZA

Membro del consiglio direttivo del Comitato atlantico italiano

*La crisi ucraina rappresenta un potenziale banco di prova, un'occasione imperdibile per tornare a essere la migliore organizzazione internazionale nel campo della gestione delle crisi. L'Alleanza, infatti, dispone di due particolari organismi bilaterali insieme ai due Paesi maggiormente interessati (il Consiglio Nato-Russia, Nrc e la Commissione Nato-Ucraina, Nuc) e dispone soprattutto di un foro euro-atlantico (Consiglio euro-atlantico di partenariato, Eapc) in cui Russia e Ucraina siedono insieme ai Paesi dell'iniziativa Partnership for peace*

Dopo avere vinto la Guerra fredda nel migliore dei modi (senza sparare un colpo) l'Alleanza ha saputo mantenersi al passo coi tempi intervenendo efficacemente nei **Balcani** e proponendosi come l'organizzazione di punta nella gestione delle crisi a livello planetario. Il fatto, poi, di essere sempre intervenuta, ancorché casualmente, in difesa di popolazioni musulmane sia in Bosnia sia in Kosovo/Albania le ha conferito la fama di organizzazione imparziale e universale, ben lungi dall'essere una sorta di "Santa Alleanza" anti-Islam. Le cose hanno cominciato a peggiorare con l'**Afghanistan**, dove gli Usa erano intervenuti, all'indomani dell'11 settembre 2001, in maniera unilaterale decisi a non ripetere la frustrante esperienza della "guerra per comitati" di due anni prima in Kosovo. E così la Nato, trascinata suo malgrado agli antipodi della sua originaria zona di competenza, è stata costretta a diventare corresponsabile del fallimento di questa *mission impossible*.

Il 2014 è l'anno del ritiro unilaterale da quel martoriato Paese, non certo grazie al conseguito successo, ma soltanto per stanchezza (nostra). L'Afghanistan, dopo avere sconfitto l'impero britannico e quello sovietico, aggiunge anche l'occi-

dente fra le sue vittime, meritando sempre più il suo appellativo di "tomba degli imperi".

Per il resto, quel Paese rimane in una situazione alquanto peggiore di prima: i talebani mai sconfitti pronti a riprendere il controllo totale del territorio, la corruzione eletta a sistema di vita, la democrazia e l'efficienza statale a livello meno che embrionale, la condizione della donna a livelli medievali, la produzione e il commercio della droga al top delle statistiche di ogni tempo. Dal punto di vista italiano, l'operazione non si chiude certo in attivo, se si considerano i cinquantatré Caduti e le immense risorse finanziarie impiegate. Tutto questo dopo tredici anni di intenso ma maldestro impegno occidentale, un periodo di gran lunga superiore ai tempi necessari per lo svolgimento delle due guerre mondiali.

Con l'operazione afghana ancora in atto, la Nato non aveva alcun bisogno di essere trascinata anche nell'avventura della **Libia** nel 2011, dove l'Alleanza ha messo in mostra più ombre che luci. Mettendo in pratica strumenti operativi obsoleti in maniera errata, la Nato non ha brillato per efficacia. Si pensi a una *no fly zone* curiosamente imposta soltanto sulla metà settentrionale del Paese, che di fatto ha lasciato libero il regime di

## La differenza tra essere soluzione e non problema

MARCO ANDREA CIACCIA

Per la Russia l'estensione a est della Nato rappresenta una "minaccia di guerra". Almeno questo afferma la dottrina russa del 2010. Tuttavia, a una riflessione più attenta, si pone il tema dell'importanza dell'ambito atlantico per Mosca, così come dell'esistenza di un peculiare atlantismo russo che si innesta tanto su tradizioni storiche e diplomatiche quanto su dinamiche economiche ed energetiche. A chi vede una continuità "imperiale" tra Urss e la Federazione russa non sfuggerà certo che Mosca, alla fine degli anni Quaranta, accettava lo *status quo* in Europa centrale mentre cercava di guadagnare posizioni a sud appoggiando i comunisti greci. Il Cremlino ha sempre percepito il proprio fronte ovest non come monolitico in una logica di scon-

tro frontale con l'occidente, ma sfaccettato e articolato, perché tale è nella realtà geopolitica cui il pensiero strategico russo è molto attento. In pratica, la direttrice settentrionale, che investe direttamente il Baltico e la Germania, è stata aperta prima sconfiggendo la Svezia (Poltava, 1709), poi entrando nelle coalizioni anti-napoleoniche, con spedizioni russe che hanno raggiunto l'Olanda (campagna anglo-russa del 1799) e cioè il mare del Nord. Oggi questa direttrice rappresenta la chiave della proiezione energetica (North stream) in cui interessi russi, tedeschi e inglesi sono intrecciati. Si tratta dell'asse principale dell'Europa non come realtà politica rappresentata a Bruxelles, ma come entità geopolitica dotata di un'autonomia strategica reale. La

Russia storica è stata presente, come Impero, alla nascita di questa peculiare direttrice nel momento dell'ascesa della Prussia e dell'affermazione dell'egemonia britannica. I legami che ne sono derivati (basti pensare al ruolo dell'aristocrazia militare tedesca nei quadri zaristi) sono fondamentali e duraturi, e per quanto non esistano strategie permanenti è certo che sono permanenti gli interessi che sottendono quei legami - il mantenimento di uno *status quo* accettabile e la difesa dello spazio nord-europeo da qualsiasi interferenza, inclusa quella degli Stati Uniti. L'Italia non ha interessi a cambiare questo quadro, anzi, in un certo senso, attraverso l'alleanza anche con la Francia, è interessata a che sia forte e stabile per poter concentrarsi sulla

Gheddafi di comunicare con tutti i Paesi confinanti. Si pensi all'inutile e dispendioso embargo navale effettuato con dodici navi nel Mediterraneo (in media ogni nave doveva pattugliare un'area vasta quanto l'Austria e la Svizzera messe insieme) quando le armi e i mercenari arrivavano a Tripoli via terra. Si pensi anche al bassissimo livello di coesione interna, a causa del rifiuto a partecipare da parte di importanti Paesi membri (la mancata partecipazione tedesca ha lasciato di fatto gli aerei Awacs senza equipaggi, privando la Nato di un assetto fondamentale). Si pensi ancora agli otto lunghi mesi occorsi all'alleanza militare più potente del mondo per avere ragione sul modesto esercito di un Paese il cui Pil era pari a quello della Lombardia. Tutto ciò, unito alla preoccupante situazione interna libica odierna e alle scarse prospettive di un futuro normale, fa seriamente dubitare del fatto che la Nato abbia realmente vinto quella guerra.

La **crisi ucraina** del 2014 rappresenta un potenziale banco di prova per l'Alleanza, un'occasione imperdibile per tornare a essere la migliore e maggiormente credibile organizzazione internazionale nel campo della gestione delle crisi. Tutte le altre organizzazioni internazionali sono fuori

gioco. L'Onu è inutilizzabile, in quanto uno dei protagonisti principali della vicenda, la Russia, vi detiene il diritto di veto. Il G8 non ha mai risolto una crisi e l'inesistente Unione europea non sa andare al di là del congelamento dei beni di quattro personaggi. L'Osce, dal canto suo, basa la propria discutibile esistenza su due capisaldi fondamentali (l'autodeterminazione dei popoli e l'intangibilità delle frontiere) che sono in netto contrasto fra di loro.

La comunità internazionale non sa fare di meglio che emettere dichiarazioni di principio tipo "Il popolo ha sempre ragione" senza specificare se il popolo che ha sempre ragione sia quello che ha eletto Yanukovic o quello che lo ha cacciato.

Quanto al comportamento di Putin, la comunità internazionale oscilla fra la giustificazione dell'annessione della Crimea ("in fin dei conti è abitata da gente che parla russo"), blandi auspici ("Putin si deve fermare") e amare considerazioni ("il capo del Cremlino vive fuori dal mondo") ma si guarda bene dal constatare senza ipocrisia che ciò che ha fatto Putin in Crimea non è dissimile da quanto hanno fatto Milosevic nei Balcani, Saddam in Kuwait e Hitler nei Sudeti.

Volendo valutare l'estemporaneo referendum

sponda sud. È qui che la Russia, come tutti gli altri attori geopolitici, ha invece sempre mantenuto una politica più manovriera e agile, in particolare alla fine dell'Ottocento quando l'accordo sostanziale con Bismarck le consentiva un certo margine di intervento nei Balcani a detrimento dell'Austria. La posta in gioco, attraverso l'arco Balcani-mar Nero-Caucaso è l'accesso ai mari caldi e l'articolazione di una politica mediterranea, cui i dirigenti moscoviti ambiscono da sempre come leva supplementare alla presenza in Medio Oriente, pur giocando con una certa cautela sulle contraddizioni tra potenze regionali – per esempio, senza mai puntare a un accerchiamento della Turchia, anche ora che i rapporti con Atene sono storicamente a un punto alto. Roma ha rapporti solidi con grandi gruppi russi, e legittime aspirazioni a sostenere l'apertura e l'integrazione commerciale e tecnologica di quello che l'ad di Eni Paolo Scaroni ha definito "il Texas d'Europa". Un'analogia importante, perché lo sviluppo del

sud degli States, non solo in termini energetici, ma anche di manifattura di precisione, elettronica, difesa, ecc. è stato uno degli ingredienti della lunga espansione Usa alla fine del secolo scorso. Anche in tempi di fortissima tensione l'Italia dunque può offrire, quantomeno nel linguaggio, una sponda alla Russia. Tuttavia quest'ultima sembra aver apprezzato maggiormente il riserbo, confinante con l'*endorsement*, di Nuova Delhi. I distinguo non bastano dunque ad attivare un ruolo italiano prominente, non perché all'Italia manchi peso specifico e capacità di influenza, ma perché non è una scialuppa di salvataggio mediterranea quello che può interessare il Cremlino nell'ottica di un rafforzamento dell'imprevedibile e storico asse energetico, finanziario e politico con Londra e Berlino – capitali cui per inciso dovrà per forza rivolgersi (anche per sottrarsi alla presa giapponese) per sbloccare i progetti di investimento e sfruttamento in Siberia ed estremo oriente. E lungo l'arco strategico settentrio-

nale mar Baltico-mare del Nord non è l'Unione europea il contenitore di riferimento: Londra ne fa parte ma come noto giocando un ruolo autonomo su servizi, finanza e moneta; Berlino non può utilizzarla più di tanto per i propri interessi senza suscitare reazioni anche dure dagli altri partner (Parigi in particolare); Mosca ne è fuori e lontanissima. Solo la Nato, di cui Gran Bretagna e Germania sono membri della prima ora e la Russia è *stakeholder* e osservatore privilegiato in molti campi (missilistico, cibernetico, ecc.), può essere il viatico, il vettore per ricomporre questi interessi sconvolti nel loro reciproco equilibrio dalla crisi ucraina. Per un paradosso che ha però solide radici (e che sconfessa la stessa roboante dottrina militare russa nella sua opposizione all'espansione a est della Nato), l'Alleanza potrebbe essere il migliore contenitore per risolvere le tensioni russo-ucraine accogliendo le tendenze atlantiste presenti, su scala e con contenuti strategici ovviamente diversi, nei due Paesi.

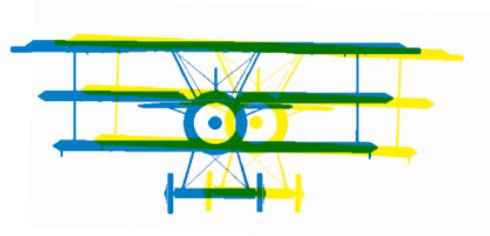
crimeano, si dimentica che tali manifestazioni di democrazia diretta dovrebbero svolgersi su tutto il territorio nazionale, altrimenti si dovrebbe accettare che la Val d'Aosta possa aderire alla Francia, l'Alto Adige all'Austria o il comune di San Dorligo della valle alla Slovenia. In sostanza Putin mette in pratica comportamenti (ieri in Abkhazia e Ossezia del sud, oggi in Crimea, domani nell'Ucraina sudorientale o in Bielorussia) inaccettabili, che violano manifestamente i confini nazionali internazionalmente riconosciuti e lo fa traendo vantaggio da due fatti. Il primo è quel meccanismo perverso in atto fin dal 1945 che non prevede alcun sistema sanzionatorio nei confronti dei cinque Paesi detentori del diritto di veto all'Onu, diritto acquisito per avere vinto la Seconda guerra mondiale, pur avendo perso quelle successive. Il secondo è la politica imbecille, remissiva e rinunciataria della Casa bianca da quando il suo inquilino si chiama Barack Obama. Insomma la Nato potrebbe essere il foro internazionale ideale per affrontare la crisi ucraina. L'Alleanza, infatti, oltre al Consiglio del nord atlantico (Nac) dispone di due particolari organismi bilaterali insieme ai due Paesi maggior-

mente interessati (il Consiglio Nato-Russia, Nrc e la Commissione Nato-Ucraina, Nuc) e dispone soprattutto di un foro euro-atlantico (Consiglio euro-atlantico di partenariato, Eapc) in cui Russia e Ucraina siedono con pari diritti insieme a tutti i Paesi dell'iniziativa Partnership for peace. Ma se l'efficacia di tali fori risulta talvolta limitata, è anche a causa di attriti e incomprensioni interne o di prese di posizione talvolta autolesioniste. Tanto per fare un esempio, il 19 marzo 2014 il neo ministro degli Esteri italiano Federica Mogherini (che prima di questo incarico è stata anche presidente della delegazione italiana all'assemblea parlamentare dell'Alleanza atlantica) ha dichiarato che "la Nato non è l'ambito giusto per affrontare la crisi ucraina", il che equivale a proclamare che il Concilio ecumenico non è la sede adatta per parlare di religione. A questo punto, se nella carica di segretario generale della Nato, il successore di Anders Fogh Rasmussen non dovesse essere l'italiano Franco Frattini, finora favorito, bensì il norvegese Jens Stoltenberg, questa sarebbe un'ulteriore prova di quanto l'Italia, Paese dell'8 settembre, sia considerata a livello internazionale.

# IL *barone* ROSSO

ALESSANDRO POLITI

Direttore della Nato defense college foundation



## Politiche cercasi

Che nostalgia per i governi balneari della Guerra fredda... Erano governi chiaramente a tempo, i quali facevano sorridere in nostri alleati che non capivano (e spesso non capiscono tutt'ora) un fico secco del nostro Paese e quagliavano nell'ambiente relativamente protetto e bipolare d'allora.

Oggi, appena si sfiducia un premier, c'è una crisi ucraina che attraversa la strada senza preavviso; anche per questo il Consiglio supremo di difesa ha deciso con urgenza la stesura di un Libro bianco della Difesa. Insomma non è il tempo del "piano, piano" ed è necessario capire in che mondo viviamo a passo di corsa.

Lo scorso 18 marzo il capo di Stato maggiore della Difesa, amm. Luigi Binelli-Mantelli, chiudendo la presentazione delle Prospettive globali 2014 del Cemiss, condirette da chi vi scrive e da Claudia Astarita, aveva avuto un'anteprima di come il sistema di reti mondiali si presenta e si prospetta, fuori dagli schemi rassicuranti e un po' legnosi di Stratfor.

Che succede nell'area atlantica? C'è un vuoto di decisionalità statale. Gli Usa giocano con la Siria, mezzo-sanzionano in Ucraina, ma la testa e il cuore sono altrove. A casa su un *fiscal cliff* che si è divorato una fetta delle forze armate e dei programmi militari, fuori casa sui fantasmi di recupero nel Pacifico, concentrando energie politiche lungamente covate (è un'altra lunga eredità *neocon*, peraltro).

Londra, Parigi, Berlino e Roma, nascondendosi dietro Bruxelles, esprimono un doppio vuoto pauroso non solo nel campo delle relazioni in-

ternazionali classiche, ma anche nell'indirizzo dell'economia, nonostante abbiano una macchina imponente come la Commissione. Se è per questo, pure Ankara si è eclissata tra gli arbusti di Gezi Park dopo un brillante decennio d'iniziativa neomediorientista. Onu, Nato, Osce Fmi sono scene politiche senza registi di polso. Chi resta? In apparenza Mosca, con le sue brillanti capriole siriane e la zampata in Crimea, mentre nei fatti la Russia è sulla difensiva. Al prezzo di pochi manifestanti morti, la sua sfera d'influenza è incrinata e può conservare solo un pezzo d'Ucraina con la forza o la destabilizzazione.

Chi ha l'iniziativa invece? I poteri forti privati che hanno fatto passare senza colpo ferire, anzi con l'approvazione dei regolatori, l'acquisizione borsistica di Wall Street da parte di Ice allo scopo di creare un gigante dei derivati a Londra, mandando per l'ennesima volta in bianco la Borsa di Francoforte (altro che Merkel dominatrix) e preparando la vendita delle vecchie Borse europee consorziate in Euronext.

Gli stessi che stanno negoziando un trattato commerciale transatlantico segreto che ha il potenziale di svuotare completamente di *governance* il mercato unico europeo. I diplomatici sono di Stato, ma gli interessi sono assolutamente di *lobby*.

Questo è un mondo dove i vecchi riferimenti esteri hanno perso di consistenza e dove i vincoli esterni hanno mutato di sede dai palazzi di governo a quelli finanziari. Una politica di sicurezza che guardi il retrovisore lo fa a suo "*clear and present danger*".

## Le perplessità di un “atlantico” di antica data

ANTONGIULIO DE' ROBERTIS – Professore di Storia dei trattati e Politica internazionale

L'approccio prevalente della maggioranza dei media e dei governi occidentali alla crisi ucraina non appare coerente con i principi su cui si è sempre fondata quella che potremmo sinteticamente definire la democrazia atlantica. Innanzi tutto vi è un sostanziale avallo ai movimenti delle piazze e un'accettazione delle loro richieste e delle loro decisioni come legittima espressione di una volontà di popolo. Quasi a fare della piazza la sede della legittimità politica e delle scelte democratiche. Questo confligge acutamente nel nostro Paese con la tradizione della strenua resistenza opposta nel secondo dopoguerra dai partiti democratici italiani ai tentativi del Partito comunista di ostacolare le decisioni adottate dai governi legittimi mediante manifestazioni spesso assai violente organizzate nelle piazze delle principali città. La stessa ratifica del Patto atlantico, se fosse dipesa dalle piazze italiane, forse non ci sarebbe mai stata.

Un'altra discordanza rispetto ai summenzionati principi è relativa all'obiettivo della stabilità. Esso non sembra essere più una sincera preoccupazione delle cancellerie occidentali. Anche questo è in contraddizione con i principi ribaditi nelle dichiarazioni più solenni, non ultima la menzione che se ne fa nell'ultimo concetto strategico della Nato, in cui si esprime compiacimento per la stabilità assicurata dall'alleanza all'Europa nei decenni trascorsi con il chiaro intento di proseguire su quella strada.

Peraltro le iniziative russe vengono normalmente presentate come azioni ispirate a una volontà di potenza o di prepotenza, ignorando che talvolta costituiscono la reazione a iniziative di destabilizzazione attuate da altri. Come per esempio è stato accertato dall'inchiesta internazionale sullo scatenamento del conflitto georgiano dell'estate 2008.

Si dovrebbe riflettere sul senso dell'affermazione che George H. Bush e Brent Scowcroft fanno nella

premessa e nelle conclusioni delle loro memorie (*A world Transformed*, New York, 1998) sui negoziati con Gorbaciov che portarono alla fine della Guerra fredda, quando affermano di aver voluto evitare una nuova Versailles, cioè quel trattato punitivo nei confronti della Germania imperiale le cui clausole, ad avviso largamente prevalente degli storici, favorirono l'arrivo al potere del nazismo. Riservandomi di addentrarmi in un eventuale futuro contributo nei dettagli dell'operato e degli intendimenti dei due autori devo però osservare che, dopo la mancata rielezione di Bush alla presidenza degli Stati Uniti, nei rapporti fra la nuova Federazione russa e Washington si è prodotta una sorta di Versailles strisciante, un'evoluzione cioè del sistema europeo e internazionale percepita dai russi e non solo dai loro governi, come erosiva dei loro interessi in un mondo in cui a partire dal 1994 e della direttiva 25 di Clinton si è ricominciato a menzionare esplicitamente l'interesse nazionale quale criterio fondamentale di riferimento nelle più importanti scelte di politica estera dei governi.

Si innovava radicalmente così una prassi consolidata di costante astensione dalla menzione dell'interesse nazionale almeno nelle dichiarazioni ufficiali dei *leader* politici occidentali, al punto che durante un seminario all'Università cattolica di Milano chi scrive ebbe ad affermare di avere l'impressione che ormai nei rapporti internazionali dei Paesi occidentali operasse una sorta di ragion di blocco, totalmente sostitutiva della tradizionale ragion di Stato. È indubbio che vi fosse in realtà un acuto iato fra la retorica ufficiale che l'ignorava e l'attenzione che comunque vi prestavano al tavolo negoziale i rappresentanti dei governi. Tuttavia la ricorrente retorica degli anni 80 sulla solidarietà fra i membri della comunità internazionale e sull'esistenza e la prevalenza del *common interest* aveva reso possibile la fine della Guerra fredda sulla base di deliberati

sacrifici del proprio interesse nazionale da parte di Gorbaciov secondo l'ideologia del *new thinking* che avrebbe dovuto portare all'instaurazione di quel *New international order* in cui il wilsoniano *common interest* sarebbe dovuto prevalere sui singoli interessi individuali degli Stati.

A partire dal 1994 con la direttiva 25 di Clinton vi è stato un ritorno del *national interest* e della conseguente politica di potenza. In questo contesto, per evitare il ritorno della conflittualità bellica dell'evo moderno è necessario fare un passo ulteriore rispetto al *balance of power* del XIX secolo e tentare di individuare il punto di equo equilibrio degli interessi dei singoli attori del sistema, una sorta cioè di *balance of interest*, rifuggendo da impostazioni ideologiche spesso più rigide in sé che pienamente coerenti nelle diverse situazioni cui vengono applicate. Ritornando per concludere alla questione dell'Ucraina: nell'acuirsi della polemica fra l'occidente e la Russia vanno ricomparendo concetti conati al tempo della Guerra fredda, i quali anche quando rivestono un carattere di estrema ragionevolezza, quale quello della finlandizzazione evocato da Henry Kissinger (che rimane l'autorevole maestro di tutti gli studiosi di politica internazionale), oltre che da Brzezinsky, scontano come irrealizzabile l'obiettivo di Gorbaciov della realizzazione di una casa comune europea in cui la Russia interagisca su un piano di parità e senza discriminazioni con gli altri Paesi del continente. Se questo fosse un obiettivo realistico o un miraggio lo dirà la storia. La responsabilità di chi crede nell'Europa *whole and free*, della dichiarazione di Bush a Magonza del maggio 1989 è di mantenere viva questa prospettiva alla cui realizzazione era finalizzata la trattativa che rese possibile la fine della Guerra fredda e la riunificazione della Germania.

## La tentazione del Patto di Varsavia

PAOLO MESSA – Editore delle riviste *formiche* e *airpress*

Per troppo tempo l'Unione europea è stata felicemente addormentata pensando a come realizzare nei suoi confini il mercato perfetto: 100% di concorrenza e 0% di emissioni di anidride carbonica e, ci mancherebbe, pace perpetua. Il prezzo di questa utopia asimmetrica gli italiani lo hanno pagato e lo pagano quotidianamente da anni. Il rigore della finanza pubblica e il *welfare* totale sono miraggi democraticamente fondati ma anche traguardi fra loro opposti. E anche il perseguimento della pace senza armi e senza eserciti è un divertente ossimoro. Delle principali crisi internazionali, l'Europa è stata, nel migliore dei casi, spettatore disattento. Il caso del criminale Snowden (tale è per la legge americana) è stato narrato come fosse un caso rovesciato di diritti umani, non comprendendo il senso della sfida lanciata da Putin all'occidente. Quando la Timoshenko venne arrestata capziosamente, ci furono un po' di proteste ma si esaurirono rapidamente. I movimenti di piazza a Kiev sono stati bellamente ignorati come sono stati ampiamente sottovalutati quelli in Turchia o prima ancora in Egitto (per non parlare del modo con cui si ignorano le proteste in Venezuela). Era l'Europa a volere l'adesione dell'Ucraina. Come se equivalesse a offrire un caffè al bar. Salvo non presentarsi al bar quando l'ospite reclama la sua bibita. Così, dopo aver lanciato il sasso e nascosto la mano, la Ue si è svegliata di soprassalto capendo che ai suoi confini orientali stava per iniziare, cento anni dopo la prima, una nuova guerra mondiale. Alcuni dei Paesi più narcotizzati dall'oppio europeista, l'Italia (sigh!), se la sono presa con i "soliti" americani belligeranti. Chi se ne frega della Crimea: in fondo sono tutti russi e poi, colpa dell'occidente, che ha allargato i confini della Nato sino alle porte di Mosca. Sono stati gli Stati Uniti a svegliare l'orso in letargo. Questi sono, in sintesi ma non troppo, gli argomenti che l'opinione pubblica italiana ha potuto leggere sui quotidiani a firma di importanti personalità politiche e diplomatiche. Si prenda il caso di un grande quale certamente è (senza alcuna ironia, anzi con il massimo rispetto) Sergio Romano. La firma del *Corriere della*

*Sera* proprio sul quotidiano milanese ha scritto: "Nella crisi ucraina, come in quella georgiana del 2008, la Nato ha molte responsabilità. È probabile che Putin abbia visto nel trattato d'associazione offerto a Kiev dall'Ue il primo atto di una vicenda destinata a concludersi, prima o dopo, con l'ingresso del Paese nell'Alleanza atlantica. Una riforma della Nato, se non addirittura la sua scomparsa, avrebbe l'effetto di sdrammatizzare l'intera vicenda. Se l'Unione europea avesse potuto dimostrare che la sua politica non era quella degli Stati Uniti e se avesse dato prova della propria indipendenza creando il proprio strumento militare, sarebbe stato molto più facile fare comprendere a Mosca che il trattato d'associazione avrebbe giovato all'Ucraina e, in ultima analisi, persino alla Russia. Finché il vertice della Nato continuerà ad affermare che le porte dell'organizzazione sono aperte a chiunque ne condivida valori e principi, la Russia, dal canto suo, continuerà a pensare che queste dichiarazioni sono la prosecuzione della Guerra fredda con altri mezzi". Già, avete letto bene, secondo Sergio Romano, quanto accaduto in Crimea è frutto della provocazione Nato che non avrebbe dovuto avvicinarsi alla Russia e non prevedere un sistema antimissilistico in Polonia. La posizione dell'ex ambasciatore non è isolata, anzi. Sono davvero numerose, e ce ne preoccupiamo, le voci che forti delle *special relation* fra Italia e Russia hanno ritenuto di dover intervenire a giustificazione di Putin e contro la Nato. Siamo un Paese libero ed è giusto che si confrontino idee diverse. Confidiamo però che possa trovare ascolto anche il timore di chi, come noi, osserva lo smarrimento non solo ideale ma anche storico della propria identità nazionale. Siamo in un mondo interconnesso e le nostre relazioni con Mosca sono più che intense, è vero e sarebbe altrettanto un errore non tenerne conto. Da qui però a ignorare la portata della tanto pericolosa quanto vacua scommessa di Putin nell'immaginare una nuova Unione Sovietica con il nome di Eurasia, ce ne passa. E non poco. Persino la Cina, che certo non ama né gli Usa né la Nato, sulla vicenda della Crimea ha preso le distanze

da Mosca. Non sarà un caso, o no? Da questo punto di vista, l'Italia – e spiace moltissimo notarlo – ha preso una posizione del tutto eccentrica. I nostri vertici istituzionali si sono nascosti dietro la posizione della Germania. Premesso che i tedeschi hanno peso politico ed economico nonché posizione geografica del tutto diversi dagli italiani, purtroppo per i nostri strateghi al governo, la Merkel ha parlato e parla con frequenza con Putin e ha un atteggiamento assai poco accondiscendente. A differenza nostra. L'attività italiana è quella della mimesis continua e costante. Rimettiamo costantemente in discussione gli accordi internazionali presi (si veda il caso clamoroso degli F-35) e poi chiediamo di accelerare sulla difesa europea senza né proteggere la nostra industria nazionale e senza, tantomeno, avere chiara l'idea che gli investimenti dovranno aumentare. Non possiamo condannare gli Usa per il loro protagonismo militare e al contempo chiedere che siano sempre loro a fare i poliziotti del mondo. Mettiamo fra parentesi il caso dell'Ucraina. Guardiamo a poche miglia dall'Italia, in Libia. Chi è dovuto intervenire per bloccare la petroliera pirata dei separatisti della Cirenaica al largo di Cipro? Gli americani, naturalmente. E l'Europa, l'Italia? Non pervenuti, come al solito. Smantelliamo le nostre capacità (salvo ordinare nuove navi dal mandato non chiarissimo e mandare in giro per turismo commerciale la *Cavour*) invocando che se ne formino altre in sede europea. Intanto, c'è la Nato che funziona e rappresenta il caso migliore di cooperazione internazionale fra Paesi alleati. Nella stessa Ue il dibattito è orientato a individuare i modi per rafforzare l'Alleanza. Solo da noi il tema è declinato in senso opposto. A volte ho come l'impressione che ci sia una parte della nostra "cosiddetta" *intelligenza* che ancora spera nella rivincita: nell'adesione postuma al Patto di Varsavia. Sicuramente però sbagliamo. Sarà perché non facciamo parte di quella *élite* che coltiva il *politically correct* sempre e comunque. Pur di non aver nemici a sinistra (ma anche a est).

# ECCO COME IL MONDO SI RIARMA (TRANNE NOI)

MARCO ANDREA CIACCIA

*Nella classifica dei maggiori esportatori di armamenti dell'ultimo quadriennio, c'è chi scende e c'è chi sale: la Cina entra dirompente nella top five mentre i tre "grandi" di Europa (Mosca, Berlino, Parigi) perdono quote, la Gran Bretagna subisce addirittura il sorpasso di Pechino*

Al di là dei vettori e contenitori politico-strategici multilaterali (Onu, Nato, Ue, Ocse) la *capability* militare continua a essere misurata al livello degli Stati nazionali, sia in termini operativi sia come spesa e capacità di esportazione dei sistemi d'arma. Lo Stockholm international peace research institute (Sipri) lo scorso mese ha pubblicato *Trends in International arms transfers 2013*, snello documento di otto pagine in cui sono riasunte le tendenze in corso nel mercato militare nel quadriennio 2009-2013.

I fatti principali sono stati:

- un aumento del 14% dei volumi di vendita rispetto al periodo precedente (2004-2008);
- il consolidamento di un quintetto di Paesi guida che coprono il 74% del mercato;
- l'entrata, in questo quintetto, della Cina, e l'uscita della Gran Bretagna;
- l'aumento del 212% delle esportazioni cinesi, pari a una quota del 6% del mercato mondiale;
- l'aumento del 111% delle importazioni indiane, che fanno di Nuova Delhi il principale importatore di armi del mondo, con una quota del 14% del mercato mondiale.

Molte di queste tendenze appaiono stabilizzate, e confermano altri dati che hanno valenza geopolitica. In generale, è chiaro che nel cartello delle grandi potenze ormai "emerse" entra Pe-

chino, mentre i tre "grandi" d'Europa perdono quote (Francia -30%, Germania -24%), oppure faticano a tenere il passo, come la Gran Bretagna, scavalcata dalla Cina (**tab. 1**). In particolare, va segnalato con preoccupazione il ruolo dell'Asia e Oceania come possibile "polveriera". L'area infatti assorbe ormai quasi la metà delle importazioni di armi, seguita con grande distacco dal Medio Oriente (19%), dove tuttavia è in corso una proliferazione missilistica in cui Gran Bretagna e Stati Uniti svolgono un ruolo fondamentale con Emirati Arabi Uniti, Arabia Saudita e Israele tra i principali clienti. Tornando all'Asia, il Sipri nota come molti Stati marittimi del continente stiano potenziando in questi anni l'arma sottomarina. È un processo che coinvolge la Corea del sud, che ha in corso un programma con l'assistenza tedesca (e che a sua volta aiuterà l'Indonesia), Singapore con l'aiuto di Svezia e Germania, il Vietnam con l'assistenza russa, il Bangladesh con quella cinese e la Malesia con quella di Francia e Spagna. Se si considera che anche Thailandia, Myanmar e Filippine si stanno attrezzando, l'immagine che ne esce è quella di bracci di mare sempre più pericolosamente affollati, proprio dove passa l'arteria petrolifero-energetica fondamentale del XXI secolo.

C'è un capitolo particolarmente significativo

**Tabella 1** I 10 principali esportatori di armi e i loro clienti, 2009-2013

Esportatore	Percentuale delle esportazioni totali		Principali clienti (percentuale del totale del Paese esportatore) 2009-2013		
	2009-13	2004-2008	1°	2°	3°
USA	29	30	Australia (10%)	Corea del sud (10%)	EAU (9%)
Russia	27	24	India (38%)	Cina (12%)	Algeria (11%)
Germania	7	10	USA (10%)	Grecia (8%)	Israele (8%)
Cina	6	2	Pakistan (47%)	Bangladesh (13%)	Myanmar (12%)
Francia	5	9	Cina (13%)	Marocco (11%)	Singapore (10%)
UK	4	4	Arabia Saudita (42%)	USA (18%)	India (11%)
Spagna	3	2	Norvegia (21%)	Australia (12%)	Venezuela (8%)
Ucraina	3	2	Cina (21%)	Pakistan (8%)	Russia (7%)
<b>Italia</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>India (10%)</b>	<b>EAU (9%)</b>	<b>USA (8%)</b>
Israele	2	2	India (33%)	Turchia (13%)	Colombia (9%)

**Tabella 2** I 10 maggiori acquirenti di armi e i loro fornitori, 2009-2013

Importatore	Percentuale import internazionale di armi		Principali fornitori (percentuale del totale del Paese importatore) 2009-2013		
	2009-13	2004-2008	1°	2°	3°
India	14	7	Russia (75%)	USA (7%)	Israele (6%)
Cina	5	11	Russia (64%)	Francia (15%)	Ucraina (11%)
Pakistan	5	2	Cina (54%)	Usa (27%)	Svezia (6%)
EAU	4	6	Usa (60%)	Russia (12%)	Francia (8%)
Arabia Saudita	4	2	UK (44%)	Usa (29%)	Francia (6%)
USA	4	3	UK (19%)	Germania (18%)	Canada (14%)
Australia	4	2	Usa (76%)	Spagna (10%)	Francia (7%)
Corea del sud	4	6	Usa (80%)	Germania (13%)	Francia (3%)
Singapore	3	2	Usa (57%)	Francia (16%)	Germania (11%)
Algeria	3	2	Russia (91%)	Francia (3%)	UK (2%)

fonte: Sipri, aprile 2013

della corsa alle armi asiatiche che i dati del Sipri illustrano e che riguarda le relazioni produttore-cliente. Quando sono molto strette, esse possono infatti essere un elemento di debolezza, specie in prospettiva, perché gli equilibri commerciali cementati con la fine della Guerra fredda potrebbero scricchiolare proprio a partire da rapporti che singole armi o settori potrebbero cominciare ad avvertire come soffocanti, anche rispetto alla base industriale nazionale. Situazioni che, spesso, cooperano al rovesciamento di equilibri geopolitici, come è stato per l'Egitto nel 1972, quando passò dall'orbita sovietica a quella americana. Clamoroso è il caso dell'Algeria, che dipende per il 91% da importazioni russe, ma tra i grandi protagonisti, India e Cina, continuano a

essere largamente dipendenti da Mosca, mentre Australia, Sud Corea e Singapore sono strettamente legate a Washington. Nel Medio Oriente il Pakistan è in bilico tra Cina e Stati Uniti e l'Arabia Saudita tra Gran Bretagna e Usa (tab. 2). Cresce dunque il *gap* tra Europa e Asia, gli Stati Uniti mantengono la *leadership* mentre Russia, Cina e India (i primi due in *export*, la terza in *import*) diventano protagonisti. Questo in sintesi estrema è il quadro del mercato mondiale delle armi, rispetto al quale anche l'Italia deve fare una riflessione, non tanto sui singoli sistemi d'arma oggetto di controversie più o meno accese (come l'F-35) ma sulla dinamica di lungo periodo di un'Europa in disarmo, priva degli strumenti per far valere i propri interessi.

# CINA-USA, DUELLO SUI BUDGET

LAURA CARBONETTI E MICHELE PIERRI

*Gli Usa conteranno nel 2014 su un bilancio militare di 496 miliardi di dollari, ben 186 miliardi in meno rispetto ai 682 dell'anno precedente. Il 37% della spesa militare globale però è ancora coperto dagli Stati Uniti. Pechino invece punta ad aumentare del 12% nel 2014 il bilancio militare: circa 132 miliardi di dollari da investire in nuove tecnologie e addestramento, una decisione che rimarca la volontà della Cina di giocare un ruolo di primo piano negli equilibri geopolitici*

Se Washington conduce ancora in modo solitario la classifica delle spese militari, staccando di diverse lunghezze i suoi inseguitori, l'Asia – e in particolare Pechino – non resta a guardare.

Quello appena trascorso è stato un anno di crescita per l'intera spesa militare globale: era dal 2009 che non si registrava un aumento così significativo, lo 0,6%, e per il 2014 è previsto un ulteriore incremento che porterà gli investimenti nel settore da 1.538 a 1.547 trilioni di dollari.

Ma se si guarda nel dettaglio, qualcosa nel mondo sta cambiando e ben 8 dei 15 Paesi che spendono maggiormente per il *budget* di difesa, appartengono a Far East e Medio Oriente. Tra questi Oman, Arabia Saudita e Sud Corea, che nel 2013 hanno investito circa il 30% in più rispetto agli anni precedenti.

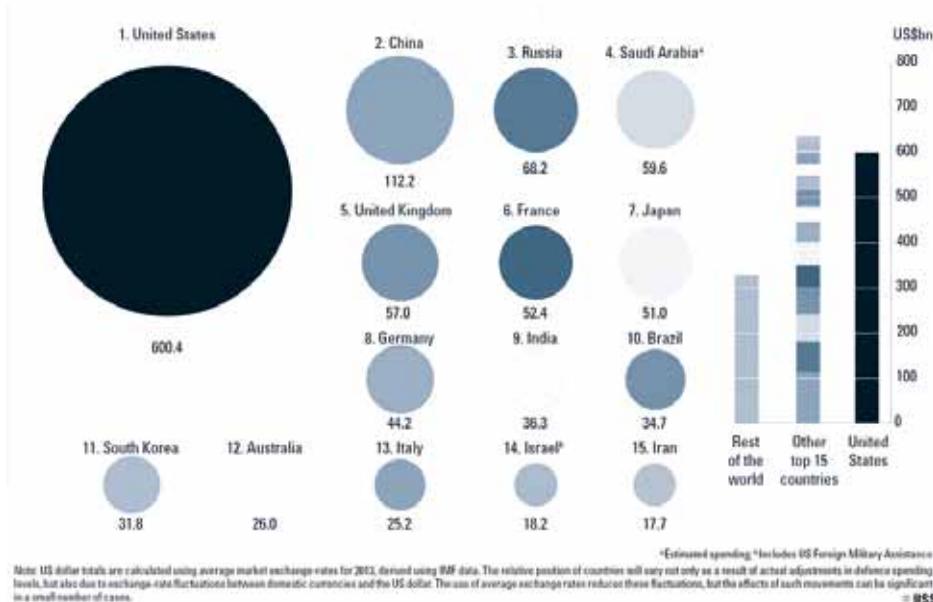
Pechino, come annunciato durante l'ultimo plenum, pensa in grande e punta ad aumentare del 12% nel 2014 il proprio bilancio militare. Si parla di circa 132 miliardi di dollari da investire in nuove tecnologie e addestramento, una decisione che rimarca la volontà della Cina di giocare un ruolo di primo piano negli equi-

libri geopolitici, e di non perdere competitività e peso nei non pochi dossier che vedono le Forze armate della Repubblica Popolare impegnate direttamente, come quello per affermare la sovranità su un gruppo di isole nel mar Cinese – Diaoyu per Pechino, Senkaku per Tokyo – oggetto di una disputa territoriale con il Giappone. Gli Usa, dal canto loro, affrontano una sfida altrettanto delicata. Da un lato devono fare i conti con il *sequester*, l'accordo per ridurre le spese federali, che taglierà progressivamente nei prossimi anni il *budget* del Pentagono, dall'altro intendono al tempo stesso garantire fondi per i tre pilastri fondamentali su cui poggia la loro politica militare domestica ed estera: sicurezza nazionale, sicurezza globale e lotta al terrorismo.

Ma non solo: anche per attuare la strategia di contenimento della Cina, il cosiddetto *pivot to Asia*, che grazie alla rivoluzione dello *shale gas* e di pragmatiche valutazioni geopolitiche vuole spostare il baricentro dell'impegno militare di Washington dal Medio Oriente al Far East.

Un piano, come accennato, non privo di sacrifici e che il presidente Barack

## I primi 15 budget per la Difesa (in miliardi di dollari Usa)



## TENDENZE

Nel 2013 la spesa militare globale è aumentata dello 0,6% e per il 2014 è previsto un ulteriore incremento che porterà gli investimenti nel settore da 1.538 a 1.547 trilioni di dollari. Ben 8 dei 15 Paesi che spendono maggiormente per la *budget* di difesa, appartengono a Far East e Medio Oriente

## LA CRITICA DI MCCAIN

“Il tempismo del Pentagono nell’annunciare l’improvviso taglio al *budget* è delizioso – ha commentato ironicamente il senatore repubblicano John McCain – il mondo non è mai stato più instabile dalla fine della Seconda guerra mondiale”

## LA VISIONE DI PRABHAKAR

“Noi (gli Stati Uniti, ndr) stiamo affrontando minacce incerte e mutevoli – ha assicurato Arati Prabhakar, direttore della Darpa – ma abbiamo anche opportunità impareggiabili per migliorare la tecnologia in modo da fornire alla nazione nuove competenze”

Obama, in difficoltà sul fronte interno (Obamacare, *government shutdown*) e su quello estero (crisi siriana, negoziato nucleare con l’Iran e tensioni in Ucraina) – prova a difendere strenuamente. I dati gli danno parzialmente ragione. Gli Usa coprono ancora da soli il 37% della spesa militare globale. Però il governo statunitense conterà nel 2014 su un bilancio militare di 496 miliardi di dollari, ben 186 miliardi in meno rispetto ai 682 dell’anno precedente. Il taglio al *budget*, nelle intenzioni di Washington, sarà compensato da una riorganizzazione generale dell’esercito che dovrebbe garantire agli Usa una maggiore efficienza bellica e una superiore abilità di reazione in caso di futuri conflitti, secondo il segretario della difesa americana, Chuck Hagel. Martin Dempsey, capo dello Stato maggiore, ha rassicurato che “i tagli al *budget* militare rappresentano un responsabile e, cosa più importante, realistico cammino”. Mentre Arati Prabhakar, direttore della Darpa – l’agenzia del dipartimento della Difesa Usa incaricata dello sviluppo di nuove tecnologie per uso militare –, ha annunciato che la proposta di bilan-

cio per il 2015 non intaccherà infatti gli investimenti sulle nuove tecnologie, con un occhio particolare al comparto *cyber*: “Noi (gli Stati Uniti, ndr) stiamo affrontando minacce incerte e mutevoli, ma abbiamo anche opportunità impareggiabili per migliorare la tecnologia in modo da fornire alla nazione nuove competenze”, nonostante un calo di circa il 20% della possibilità di spesa del Pentagono tra il 2009 e il 2013. Le opinioni, in merito, non sono però univoche e c’è un nutrito fronte degli scettici, soprattutto nei ranghi dell’opposizione e nei *think tank* di area repubblicana, che non crede che un *budget* ulteriormente impoverito possa realmente garantire un miglioramento della politica militare: “Possiamo ancora fare tutto, ma sarà più difficile” ha detto preoccupata Nora Bensahel, membro del Center for a new americans security, mentre il senatore repubblicano John McCain ha affermato ironico che “il tempismo del Pentagono nell’annunciare l’improvviso taglio al *budget* è delizioso” perché, ha incalzato, “il mondo non è mai stato più instabile dalla fine della Seconda guerra mondiale”.

Il governo nipponico ha annunciato la decisione di rivedere il bando alle esportazioni di armamenti, mettendo mano ai cosiddetti “tre principi” enunciati nel 1967. Le discussioni sull’export di armi si inseriscono in un più ampio dibattito sulla volontà di Abe di normalizzare la Difesa nipponica, rivedendo la Costituzione pacifista imposta a Tokyo alla fine della Seconda guerra mondiale

---

## Tutte le mosse del Giappone

ANDREA PIRA

Giornalista, China files

---

All’inizio di marzo il governo nipponico annunciava la decisione di rivedere il bando alle esportazioni di armamenti. Di fatto si tratta di mettere mano ai cosiddetti “tre principi” enunciati nel 1967, che vietavano la vendita di armi a Paesi a guida comunista, coinvolti in conflitti o sotto sanzioni internazionali. Col passare degli anni le regole erano tuttavia diventate un bando pressoché totale, con l’eccezione della cooperazione con gli Stati Uniti e con alcuni spiragli aperti nel 2011, tradotto in pratica in un ostacolo per le attività di società come la Mitsubishi Heavy Industries o la Kawasaki Heavy Industries. Per l’esecutivo di centrodestra guidato dal liberal-democratico Shinzo Abe, scrive il *Financial Times*, si tratta di uno modo per permettere al Giappone di partecipare a progetti multinazionali di nuova generazione. L’esempio più citato, sottolinea il quotidiano della City, è quello del progetto F-35, incluso nella lista delle eccezioni lo scorso anno. La revisione prevede che i ministeri degli Esteri, della Difesa e del Commercio passino in rassegna le esportazioni di armamenti. Il Consiglio di sicurezza nazionale, organismo istituito lo scorso novembre sul modello di un analogo statunitense, avrà l’ultima parola. In linea di principio Tokyo dovrà fornire il proprio consenso nel caso le armi passino a una parte terza. Le linee-guida prevedono inoltre che le esportazioni debbano essere nell’interesse nipponico e non porre ri-

schì al mantenimento della pace e della sicurezza a livello internazionale. Le discussioni sull’export di armi si inseriscono in un più ampio dibattito sulla volontà di Abe di normalizzare il sistema della Difesa nipponico. Il primo ministro, tornato al governo con il voto di dicembre 2012, non fa mistero di voler rivedere la Costituzione pacifista imposta a Tokyo alla fine della Seconda guerra mondiale e in particolare l’articolo 9. In questo contesto vanno lette anche la rivendicazione del diritto all’autodifesa collettiva, ossia la possibilità per le Forze di autodifesa di intervenire nel caso di attacco a un alleato e non soltanto se a essere bersaglio è il Giappone; gli aumenti nei bilanci destinati alla Difesa e la pubblicazione a dicembre-gennaio della National security strategy. La strategia del governo nipponico si inserisce nel contesto delle tensioni nel mar Cinese orientale e nel mar Cinese meridionale che oppongono Giappone, Filippine e Vietnam alla Cina per la sovranità di isolotti contesi. Mentre crescono i timori per l’aumento della spesa militare cinese, che quest’anno farà registrare un più 12,2%. “I politici giapponesi, compreso il premier Abe, sentono il senso dell’urgenza. La Cina riempirà presto il vuoto di potere nell’Asia orientale causato dal graduale declino della superiorità statunitense nella regione. Questa è la principale ragione della fretta dell’amministrazione Abe di accelerare lo sviluppo militare del

---



#### L'ANALISI DI TAKAHASHI

“I politici giapponesi, compreso il premier Abe, sentono il senso dell'urgenza. La Cina riempirà presto il vuoto di potere nell'Asia orientale causato dal graduale declino della superiorità statunitense nella regione. Questa è la principale ragione della fretta dell'amministrazione Abe di accelerare lo sviluppo militare del Giappone”, ha spiegato ad *Airpress* il giornalista Kosuke Takahashi



#### OBIETTIVI INDUSTRIALI

Per l'esecutivo di centrodestra guidato dal liberal-democratico Shinzo Abe, scrive il *Financial Times*, si tratta di un modo per permettere al Giappone di partecipare a progetti multinazionali di nuova generazione. L'esempio più citato, sottolinea il quotidiano della City, è quello del progetto F-35, incluso nella lista delle eccezioni lo scorso anno

Giappone”, ha spiegato Kosuke Takahashi ad *AirPress*. Il giornalista nipponico, collaboratore tra gli altri di *Asahi Shimbun* e di *Jane's Defence Weekly*, continua nel sottolineare come questa strategia provochi comunque “reazioni contrastanti nell'amministrazione statunitense di Barack Obama”. Da una parte, spiega, “vuole che Tokyo abbia un ruolo maggiore nella cooperazione sulla sicurezza tra Usa e Giappone. Allo stesso tempo Washington non vuole che i giapponesi provochino inutili frizioni con la Cina e la Corea del sud in tema di sicurezza regionale e per quanto riguarda l'interpretazione della storia moderna”, in particolare sul ruolo del militarismo del Sol levante nella prima metà del secolo scorso. In una situazione così “delicata”, conclude Takahashi, il primo ministro Abe punta a rivedere le linee-guida della cooperazione nipponico-statunitense entro l'anno.

Come sottolinea Hitoshi Tanaka sull'*East Asia Forum*, riguardo l'interpretazione del dettato costituzionale e il via libera all'autodifesa collettiva “è importante che il governo spieghi chiaramente tanto ai propri cittadini quanto agli alleati e *partner* esteri il perché della necessità di tali cambiamenti e come siano parte di un progresso storico naturale delle politiche orientate esclusivamente alla difesa”. Lo studioso nipponico ricorda come ogni riforma della politica sulla sicurezza di Tokyo rischia di incontrare lo scet-

ticismo dei Paesi vicini. In molti paventano un ritorno dei falchi, tuttavia visioni più moderate notano il contributo che eventuali cambiamenti potrebbero portare alla stabilità a lungo termine nella regione. Tanaka individua due punti da tenere in considerazione. Il primo è capire se rivedere l'interpretazione della Costituzione, che di fatto impedisce di esercitare l'autodifesa collettiva, potrà influire sull'alleanza con Washington in termini di sicurezza regionale. In altre parole, scrive Tanaka, concentrarsi soltanto sul lato militare senza lavorare anche sul piano diplomatico potrebbe portare a contromisure dei Paesi vicini. Ogni forma di rafforzamento deve perciò avvenire in modo “trasparente e calmo”. Allo stesso tempo sia Tokyo sia Washington devono favorire il ruolo della Cina come attore responsabile nel contesto regionale. Il secondo punto sottolinea la necessità di dare una spiegazione “chiara e razionale” prima di eventuali cambi, così da garantire “l'integrità nazionale”.

“Ogni cambiamento riguardante la sicurezza nell'Asia del nord-est rende ancora più importante per il Giappone lavorare facendo affidamento su una strategia diplomatica che si basi sullo spirito dell'articolo 9 della Costituzione”, si legge nell'editoriale del *Japan Times*, “le basi di questo sforzo devono essere la capacità di evitare l'uso della forza e la determinazione a non provocare altre nazioni”.

# DIFESA EUROPEA, ABBASSIAMO L'ASTICELLA

LEONARDO TRICARICO  
Presidente Fondazione Icsa

---

*Provare a ottenere dal basso ciò che non si è riusciti a ottenere dall'alto. L'obiettivo è una Difesa europea, ma la strada da intraprendere potrebbe passare per esempi virtuosi e lontani dalla politica come l'Eurac o l'Euafa. Un'altra via da tentare, concettualmente più impegnativa e dai risultati meno scontati, è quella di definire una nuova dottrina d'impiego del potere militare. Quella in vigore ha mostrato ripetutamente la sua inadeguatezza e determinato la necessità di un radicale processo di revisione. Gli ultimi teatri di impiego hanno dimostrato come il modello Nato ancora in uso, salvo modifiche di volta in volta, non sia più adatto a fronteggiare gli scenari di oggi*

---

Costruire l'Europa della Difesa dall'alto si è confermato obiettivo fuori portata, forse velleitario, nonostante le buone (ma poco convincenti) intenzioni manifestate da larga parte dei Paesi *partner*. Con la Francia poi che, con Bernard-Henri Lévy (la versione dotta dell'eupeismo di facciata) plaude all'Ucraina "europea" e nel contempo il suo governo si esibisce in un'iniziativa di segno opposto, riproponendo un accordo industriale con la Gran Bretagna, *ad excludendum* degli altri *partner*, per lo sviluppo di aerei da combattimento a pilotaggio remoto (Ucav, la prossima frontiera dei droni). E questa è solo la "perla" francese più recente.

Rassegnarsi a questo copione o rilanciare la palla in campo nel semestre di presidenza italiana? Probabilmente un tentativo andrebbe fatto, nella consapevolezza dei limiti di scenario, abbassando però l'asticella a un'altezza abbordabile. Due vie paiono percorribili: la prima, che privilegia una costruzione dal basso, ampiamente sperimentata in numerose circostanze. Esempi virtuosi ve ne sono: quello dell'Eurac, un consenso informale ma pragmatico, che riunisce i capi di Stato maggiore delle aeronautiche europee e che da lustri si incontra regolarmente intorno ai temi del potere aereo, pervenendo a risultati

che vanno nella direzione della collaborazione e dei risultati condivisi, talvolta dopo un duro confronto.

Altro esempio di successo, quello dell'Euafa, l'insieme delle Accademie aeronautiche creato, nel 1996 con l'intento di individuare un percorso formativo comune per gli ufficiali e consentire loro, in prospettiva, di frequentare indifferente un istituto di formazione di qualunque Paese membro. Sono solo due esempi ben conosciuti; a ben guardare, come detto, ve ne sono altri, così come altrettanti sono da mettere in cantiere, fino ad arrivare un giorno all'impianto del *puzzle* e all'intervento di sintesi finale da parte della politica. Un'altra via da tentare, concettualmente più impegnativa e dai risultati meno scontati, è quella di definire una nuova dottrina d'impiego del potere militare. Quella in vigore ha mostrato ripetutamente la sua inadeguatezza e determinato la necessità di un radicale processo di revisione. Gli ultimi teatri di impiego, quello libico del 2011 con la più marcata evidenza, hanno dimostrato come il modello Nato ancora in uso salvo modifiche di poco conto di volta in volta, non sia più adatto a fronteggiare gli scenari di oggi, in larga parte ripetitivi. Ecco perché, tentare oggi di integrare gli eserciti è tecnicamente

---



errato prima che difficoltoso. Dove mettiamo i tasselli, se il disegno finale non è noto? Questo dobbiamo disegnare insieme, ricorrendo all'esperienza maturata negli ultimi venti anni e alle lezioni apprese nei vari teatri.

Pur non esistendo un pensatoio militare europeo degno di questo nome, l'Europa dispone del Comitato dei capi di Stato maggiore, per il quale nulla sarebbe più semplice che mettere al lavoro una *task force* di cinque o sei Paesi membri a mo' di cooperazione rafforzata con il mandato di riscrivere la dottrina e i criteri di impiego di un esercito moderno. Tutto sommato, i generali sono meno condizionati dalla politica e dalle sue logiche, gli egoismi nazionali verrebbero ampiamente depotenziati rispetto all'interesse comunitario. In questa analisi andranno certamente approfondite le ragioni del mutato quadro dei ruoli delle diverse Forze armate, in estrema sintesi fotografabile come: un potere aereo, con capacità oscillanti dal risolutivo all'indispensabile in tutte le sue componenti, non solo quelle aerotattiche ma anche di supporto, dal trasporto aereo agli Uav, all'*intelligence* satellitare, al rifornimento in volo e altro; un impiego dell'Esercito assai variegato nel ventaglio delle operazioni possibili, da quelle di combattimen-

to anche ad alta intensità, al *peacekeeping*; una Marina, considerevolmente ridimensionata e utilizzata spesso a integrazione e supporto della componente aerotattica. Questo forse spiega i percorsi di ristrutturazione in senso riduttivo delle marine di Spagna, Olanda, Germania e perfino Gran Bretagna. L'Arma dei carabinieri, confermata come la più professionale forza di polizia internazionale, è capace di affrontare con la necessaria versatilità esigenze di ordine pubblico, di investigazione, di *intelligence* e, alla bisogna, di combattimento vero e proprio. L'Accordo siglato il 3 febbraio scorso al Pentagono per un impegno comune nella formazione del personale destinato a operazioni di *peacekeeping* è il riconoscimento più probante dell'eccellenza dell'Arma, *pride* italiano reso ancora più gustoso se si pensa quanto deve essere costato all'orgoglio statunitense tributare un formale riconoscimento a qualcuno più bravo di loro.

Sono questi i temi che andranno affrontati in una prospettiva di fattibilità più concreta rispetto alle buone intenzioni della politica che rimangono sistematicamente virtuali. Ed è in tal senso che l'amministrazione della Difesa dovrebbe cogliere l'opportunità del semestre di presidenza italiana.

# TRA UTOPIE E PRESE DI COSCIENZA

GERMANO DOTTORI

Cultore di Studi strategici presso l'Università Luiss Guido Carli

---

*I principali Paesi europei hanno ripreso a far politica estera in modo competitivo gli uni rispetto agli altri, inclusa l'Italia. In assenza di un interesse europeo comune e condiviso, qualsiasi passo verso l'integrazione degli strumenti militari nazionali non solo è improbabile e irrealistico, può essere per noi anche controproducente*

---

Il vertice bilaterale anglo-francese sulla Difesa, avvenuto presso la base della Royal Air Force a Brize Norton, ha certamente deluso tutti coloro che ancora credono possibile dar vita in Europa a uno strumento militare comune e integrato.

In realtà, questo progetto è naufragato tanto tempo fa, negli anni Cinquanta del secolo scorso, malgrado la minaccia sovietica e la debolezza degli Stati europei occidentali lo rendessero all'epoca un'opzione attraente, perché si preferì puntare sull'Alleanza atlantica, creata nell'aprile del 1949.

Vinse la posizione di chi desiderava che il nostro Continente venisse protetto dagli americani, permettendoci di risparmiare risorse preziose nella prospettiva della ricostruzione ed evitando all'Europa di affrontare un'altra volta il problema di determinare le gerarchie di potenza al suo interno.

La situazione è cambiata con il crollo del Muro di Berlino, che ha generato un processo di diffusa rinazionalizzazione delle politiche di sicurezza. La virata obamiana verso lo "smart power" – che implica il parziale disimpegno degli Stati Uniti da tutta una serie di teatri ritenuti di non prioritaria importanza – lo sta accelerando sen-

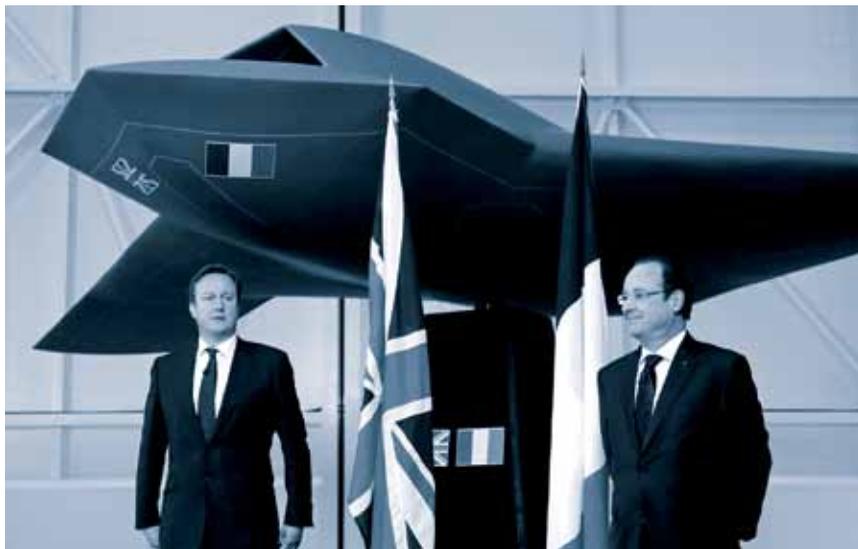
sibilmente dal 2011, anno nel quale, per la prima volta, gli americani si sono accontentati di partecipare a un conflitto dirigendolo "dal sedile posteriore".

Pochi hanno compreso la logica di questo approccio e le sue implicazioni: un'America che sceglie di essere meno presente e visibile in Africa, nel Mediterraneo o nell'estero vicino della Federazione russa restituisce di fatto degli spazi alle vecchie potenze europee, che ne stanno approfittando per recuperare parte del terreno perduto dopo la Seconda guerra mondiale.

Per ragioni storiche, Francia e Gran Bretagna, che a Saint-Malo strinsero importanti accordi di cooperazione già nel 1998, sono state le prime ad accorgersene e ad adeguarsi, esponendosi in prima linea in Libia. Erano pronte a fare altrettanto in Siria pochi mesi fa, se la Camera dei Comuni non avesse fermato David Cameron e Barack Obama non fosse stato graziato da una providenziale *gaffe* di John Kerry, forse ispirata dalla diplomazia italiana.

Pare andare ora nella stessa direzione anche la Germania, le cui massime autorità politiche hanno recentemente affermato di ritenere necessario un maggior coinvolgimento delle For-

---



#### NELLO SPIRITO DI LANCASTER

I ministri della Difesa francese Le Drian e inglese Hammond hanno firmato una serie di accordi militari-industriali rilevanti durante il vertice Hollande-Cameron nella base aerea di Brize Norton in Inghilterra. Londra e Parigi finanzieranno uno studio di fattibilità congiunto sul drone da combattimento "Future air combat system". Un'accelerazione politico-diplomatica che riprende lo spirito degli accordi di Lancaster House del 2010, spartiacque della nuova "Entente cordiale". Sul fronte degli Uav si tratta di un successo in particolare per Bae Systems e Dassault Aviation, insieme ai *partner* del progetto: Safran, Rolls-Royce, Thales e Selex. Altri accordi industriali anglo-francesi riguardano lo sviluppo di un missile per l'elicottero MbdA (500 milioni di sterline) e il programma Maritime mine counter-measures, per lo sviluppo congiunto di prototipi di droni sottomarini

ze armate federali nella soluzione dei conflitti internazionali. Berlino – dicono – dovrà tornare a essere decisiva anche in questa sfera. Ed è significativo che questi pronunciamenti siano occorsi proprio mentre i tedeschi assumevano un atteggiamento apertamente ostile agli interessi della Russia in Ucraina.

Tutto questo deve indurci a riflettere profondamente. I principali Paesi europei hanno ripreso a far politica estera in modo competitivo gli uni rispetto agli altri, inclusa l'Italia. In assenza di un interesse europeo comune e condiviso, qualsiasi passo verso l'integrazione degli strumenti militari nazionali non solo è improbabile e irrealistico, può essere per noi anche controproducente.

Non si vede infatti una sola ragione per la quale i contribuenti che spendono di più per la Difesa – francesi e inglesi – dovrebbero mettere al servizio di altri le portaerei e le armi nucleari acquisite al prezzo di tanti sacrifici. Potrebbero farlo solo se lo trovassero conveniente. Ma lo sarebbe a quel punto anche per l'Italia?

Stiamo vedendo da qualche anno cosa implichino per ciascuno Stato europeo la supremazia finanziaria della Germania nell'Eurozona, sotto for-

ma di austerità e indigesto rigore per tutti.

Aderire a un progetto militare di integrazione sovranazionale senza impegnare le risorse che servono per contare al suo interno condurrebbe al medesimo risultato. Francesi, inglesi e tedeschi la farebbero da padroni. Nella migliore delle ipotesi, neutralizzandosi a vicenda. Nella peggiore, utilizzando al servizio dei loro interessi le nostre capacità, che ci chiederebbero forse anche di accrescere, con un bel *military compact*.

Ecco perché, tutto sommato, è meglio lasciare le cose come stanno. Conservando alla competenza del governo e del Parlamento italiani la possibilità di scegliere se, dove e come impiegare la forza di cui ancora disponiamo. E cercando, nei limiti delle nostre possibilità, di salvaguardare l'Alleanza atlantica. Nel 2011, dopotutto, fummo noi italiani a chiedere l'intervento della Nato per fermare il protagonismo anglo-francese nella campagna contro Gheddafi, il cui conto stiamo ancora pagando.

La Difesa non è una questione di quattrini, ma di sovranità, e per di più in un campo in cui le decisioni possono implicare scelte cruciali tra pace e guerra. Ben vengano quindi i vertici anglo-francesi, se riescono a farci aprire gli occhi.

# EVITARE UNA MAASTRICHT DELLA DIFESA

PIETRO ROMANO  
Giornalista

*Tra i rischi che l'Italia corre nella definizione di una Difesa comune ci sono: l'emarginazione negli approvvigionamenti in uno dei settori trainanti dell'economia europea, perché chi meno spende, meno voce possiede in capitolo; la minore ponderazione delle specificità e delle capacità italiane, frutto della comprovata debolezza politica internazionale, che farebbero pesare meno il nostro Paese in tutte le fasi di costituzione delle Forze armate, finendo per incrementare, anziché ridurre, gli investimenti dell'Italia a breve e medio termine; la subordinazione degli interessi italiani nella scelta dei settori militari, produttivi, geografici dove intervenire*

Quasi sette italiani su dieci si dicono favorevoli a una politica di sicurezza e Difesa europea comune. Lo assicura l'Eurobarometro 2013, che fotografa le opinioni dei cittadini dell'Unione, aggiornato alla fine dello scorso anno e reso noto da pochi giorni.

Certo, anche questa volta non manca la schizofrenia che spesso emerge dalle indagini mirate a conoscere i sentimenti degli italiani, alla quale anni fa dedicarono il gustoso e documentato saggio "350 milioni di italiani" i giornalisti Luca Goldoni ed Enzo Sermasi. Tant'è che, a fronte del 68% di italiani favorevoli appunto a una politica di sicurezza e di Difesa europea comune, il 71% degli stessi italiani ritiene che gli interessi del nostro Paese non sono sufficientemente presi in considerazione a Bruxelles.

Sicuramente, come affermano altre indagini, negli italiani sussiste uno spirito europeista che ha robuste radici nella scarsa fiducia nutrita, a torto o a ragione, nelle proprie istituzioni. Anche nell'Eurobarometro 2013 emerge questo desiderio autolesionistico di essere commissariati. Gli italiani, inoltre, sperano che una più stretta

politica comune permetterebbe meno impegni e meno spese.

Ancora una volta hanno fatto i conti, come si dice, senza l'oste. Perché a monte di più stretti legami sul fronte militare sarebbe senz'altro necessaria una griglia sulla falsariga di quella costruita dal Trattato di Maastricht per la finanza pubblica. Che gli italiani, nemmeno nel loro autolesionismo, possono auspicare di replicare. A Maastricht l'Italia subì una sconfitta storica. Nel calcolo del debito, su cui s'incentra la politica economica dell'Ue, fu inserito solo il debito pubblico e non quello privato. Un mix più equilibrato e che avrebbe favorito l'Italia, detentore tra i grandi Paesi dell'Ue del maggior debito pubblico e del minor debito privato. Ebbene, se l'Italia non ebbe la forza necessaria di difendere i propri interessi nella finanza, perché dovrebbe scoprirla oggi nella Difesa? Intanto, analizziamo quali rischi potrebbe correre il nostro Paese da una Maastricht della Difesa:

1 L'emarginazione negli approvvigionamenti in uno dei settori trainanti dell'economia europea (che fattura 93 miliardi e occupa 734mila

## AAA proconsole cercasi

GREGORY ALEGI  
Giornalista e storico



«Quand'è che la Francia prenderà la guida dell'Europa, François?». Non ci vuole molta fantasia per immaginare cosa il presidente americano Barack Obama abbia chiesto al collega francese Hollande in visita a Washington tempo fa. La domanda non è nuova, ma la crisi in Ucraina la rende più che mai attuale. E dal punto di vista di Obama, la cosa peggiore è che Hollande ha fatto un passo indietro rispetto a Sarkozy.

Gli Usa cercano da almeno vent'anni un interlocutore unico e guida forte per il Vecchio continente. «Qual è il numero di telefono dell'Europa?», chiedeva l'ex segretario di Stato americano Henry Kissinger. La domanda esprimeva l'insoddisfazione per la molteplicità di interlocutori europei, resa ancor più farragginosa dalla lentezza dei processi decisionali. Oggi, con lo spostamento del baricentro degli interessi (e dei timori) statunitensi verso l'Asia che impone priorità molto diverse da quelle precedenti, la questione dell'interlocutore europeo è urgente. Ma anche molto complicata, perché crisi economica e posizione schizofrenica della Germania stanno mettendo a dura prova ciò che era stato costruito sinora.

Storicamente, il dimensionamento dello strumento militare Usa è stato basato sul numero di fronti maggiori e di crisi minori da affrontare simultaneamente. L'Europa occidentale era comunque coperta, perché in prima linea contro il Patto di Varsavia o perché lo strumento aveva margini sufficienti. Il crollo del Muro di Berlino cambiò tutto, spostando i confini verso est, moltiplicando i focolai di crisi e - soprattutto - rafforzando a Washington l'idea

che l'Europa non più divisa potesse (e dovesse) ormai farsi carico della propria sicurezza.

L'illusione durò poco. La lunga crisi balcanica evidenziò impietosamente l'assenza di una politica di sicurezza europea. Già nel 1995 Clinton dovette usare aerei americani contro i serbi e schierare forze di pace in Bosnia, rendendo evidente come per l'Unione europea fosse più facile accogliere nuovi membri che non garantire la stabilità del proprio continente. La situazione non è migliorata. Di fronte alla velocità della crisi, l'Europa ha reagito con la stessa lentezza con cui nell'aprile 2010, di fronte alla paralisi dei voli per l'eruzione del vulcano islandese Eyjafjöll, impiegò cinque giorni per organizzare una semplice teleconferenza dei ministri dei Trasporti. La crisi dell'euro, innescata dalla cattiva finanza statunitense, ha portato allo scoperto problemi irrisolti e dato fiato a partiti e movimenti antieuropeisti la cui portata trasversale si misurerà in maggio.

Così la ricerca di un proconsole in Europa è diventata difficilissima. Spagna e Italia non sono mai state in gara, per fattori che vanno dal pregiudizio anti-mediterraneo, alla fragilità economica, al loro antiamericanismo latente. La Gran Bretagna è fuori gioco perché euroscettica (e dunque con minima capacità di influire sulle decisioni comuni). La Germania è passata dalla padella delle gigantesche colpe della Seconda guerra mondiale alla brace di un egoismo moralista, più evidente che mai nella crisi ucraina con la Merkel che ha fatto prevalere i rapporti bilaterali con la Russia sugli interessi comunitari. Restava la Francia, unico Paese europeo a nutrire ancora ambi-

zioni globali pur non avendo più le risorse per alimentarle. Con la fine della Guerra fredda, a Washington si incominciò a vedere nella Francia il Paese in grado di mettere in riga gli europei e diventare l'interfaccia unica degli Usa. Il processo accelerò sotto la presidenza Sarkozy, che nel 2009 riportò la Francia nella struttura militare della Nato dalla quale De Gaulle l'aveva fatta uscire nel 1966. In cambio, il figliol prodigo ricevette l'Allied transformation command creato pochi anni prima. In altre parole, la Francia avrebbe guidato la trasformazione di ciò che avrebbe poi comandato. Per tutelare questo ancor fragile ruolo nel 2011 Obama fu costretto ad aderire all'azione francese contro la Libia, fornendo i mezzi militari cruciali per la campagna, a partire dagli aerei-cisterna e dai sistemi di raccolta, elaborazione e distribuzione informazioni (C4Isr). È su questo retroterra ormai consolidato che si fonda la dichiarazione Obama-Hollande, pubblicata dal *Washington Post*, riguardo i rapporti mai così stretti tra i due Paesi.

Tutto fatto, allora? Forse no. In primo luogo perché, con una bocciatura clamorosa, subito dopo la vittoria in Libia gli elettori francesi hanno sostituito Sarkozy con l'assai meno imperiale Hollande. In secondo perché la Francia fatica a mantenere un apparato militare adeguato alle sue ambizioni e nessuno vuole prestarle ciò che resta delle proprie Forze armate.

Infine, perché la Germania rischia (o cerca?) di far saltare l'Europa prima che Washington incoroni Parigi.

E allora la ricerca potrebbe riaprirsi: AAA Proconsole cercasi.



## SFIDA UNMANNED NEI CIELI DEL NORD

Il 2014 si è aperto all'insegna di novità importanti per le forze aeree inglesi e russe. Ai primi di febbraio il ministero della Difesa britannico ha diffuso i dati del *test flight* del drone da combattimento Taranis, effettuato lo scorso 10 agosto. Il veicolo (*prime contractor* è Bae Systems) è stato progettato nel 2005, realizzato in prototipo nel 2010 ed è costato finora 185 miliardi di sterline, in parte finanziate dal ministero della Difesa di Londra, che punta molto sul Taranis per mantenere capacità sovrane tecnologiche e operative di supremazia tattica. Lo stesso obiettivo che si può immaginare muova le forze aeree russe, che secondo un annuncio del ministero della Difesa investiranno 9 miliardi di dollari per lo sviluppo di un drone di supporto tattico *made in Russia*. In questo ambito si colloca anche Sukhoi, che da qualche tempo sta lavorando a un drone pesante (20 tonnellate), mentre finora Mosca ha puntato molto su accordi con Israele ed Emirati Arabi Uniti.

addetti, con un rapporto tra attività di ricerca e sviluppo e ricavi industriali dell'8%) perché chi meno spende, meno voce possiede in capitolo. E l'Italia tra il 2003 e il 2012 ha ridotto la sua spesa militare del 19%, ovvero di gran lunga la maggiore diminuzione tra i Paesi occidentali e l'unica a due cifre.

**2** La minore ponderazione delle specificità e delle capacità italiane, frutto della comprovata debolezza politica internazionale, che farebbero pesare meno il nostro Paese in tutte le fasi di costituzione delle Forze armate e della dotazione in armamenti e logistica comuni, finendo per incrementare, anziché ridurre, gli investimenti dell'Italia a breve e medio termine.

**3** La subordinazione degli interessi italiani nella scelta dei settori militari, produttivi, geografici dove intervenire. L'esempio della scellerata missione francese in Libia (su *input* americano) e del successivo intervento britannico lo dimostrano, avendo determinato l'esplosione dell'emigrazione verso le coste italiane e la perdita per l'Italia di un importantissimo mercato.

La lista è volutamente stringata ma rende l'idea. Beninteso, l'Italia faceva bene dieci anni fa quando si studiava la nascita dell'Agenzia euro-

pea della difesa, e non hanno torto gli italiani oggi nell'auspicare una comune politica europea della Difesa e della Sicurezza. È assurdo che nel suo complesso l'Ue abbia speso l'anno scorso 192 miliardi di euro (contro i 392 degli Usa), mantenga due milioni di cittadini in uniforme e poi abbia una operatività calcolata, dai più benevoli osservatori, inferiore al 20% di quella americana. Un dato dal quale risulta facile calcolare i costi della non-Ue della Difesa.

Nell'attesa che si definiscano dottrina e strategia militare dell'Europa come cornice di una futura, più stretta integrazione, l'Italia potrebbe allora, con la forza di cui dispone magari nel prossimo semestre di presidenza, rilanciare la cooperazione dal basso. È una pratica che permette cooperazioni transnazionali sui progetti, evitando il ricorso al cannibalismo tra i gruppi produttivi o la rincorsa al bilateralismo, appena rilanciato da due uomini politici in grande debito di credibilità e di popolarità quali il francese François Hollande e il britannico David Cameron. Ed è una pratica che nell'aeronautica (ad esempio, per quanto riguarda la scelta dell'addestratore comune) ha già avuto consistenti successi. In un'Europa che nella Difesa, e non solo, di successi è sempre più avara.

# il PERSONAGGIO

FRANCESCO DE PALO

Giornalista, direttore del magazine *Mondo greco*

## Dal Partenone alla Silicon Valley

Un anno nefasto il 2013 per chi, nata al centro dell'Egeo, ha visto stritolarsi la propria patria e ciò che resta dell'Europa. Ma che, proprio nel momento in cui tutti gli indici sono negativi e quando la luce proprio non si scorge in fondo al tunnel, ecco che centra il bersaglio grosso. Si chiama Eleni Antoniadou, ed è la giovane scienziata greca vincitrice del premio Fdm everywoman in Technology awards 2013. A soli 25 anni già lavora in pianta stabile dall'altro lato dell'oceano, tra la Silicon Valley e Chicago, occupandosi con profitto di tre diversi progetti nel campo della medicina rigenerativa e delle nanotecnologie e che la Nasa ha scelto per la propria Accademia.

Il premio viene attribuito ogni anno nel Regno Unito, assegnato prevalentemente a donne anziane o a scienziate britanniche. E questa è una primizia assoluta. Eleni ha vinto due volte, anzi tre. Perché è brava, perché è una (giovannissima) donna e perché è greca. In un momento in cui i fari continentali sono costantemente puntati sugli svarioni di Atene e sull'incapacità della sua classe dirigente di uscire dalle sabbie mobili di memorandum e *trend* negativi, una ragazza si mette in testa di sfondare, mette da parte dubbi e timori per compiere il grande salto. Oggi lavora nella divisione bioscienze, nanotecnologie ed esplorazione di Marte nella Silicon Valley. Si occupa dei cambiamenti nel sistema nervoso degli astronauti, un settore altamente strategico per comparti come l'aerospazio e le tecnologie applicate alla

medicina. Inizia i suoi studi in Grecia con le applicazioni in biomedicina presso la University of central Greece di Lamia, a pochi chilometri dalle Termopili e nel 2008 parte per il Regno Unito: è l'inizio di un nuovo viaggio. Un anno dopo è scelta per entrare nello staff di uno dei migliori scienziati della medicina moderna, il professor Alexander Seifalian.

Assieme a una collega universitaria costruisce una trachea artificiale e da questa ricerca nasce una sorta di modello sperimentale per ottenere un prodotto clinico finito e commerciabile. Con quel progetto si aggiudica il primo premio all'University college di Londra. Dagli echi di quel risultato, in Inghilterra un trentaseienne malato terminale di cancro viene a conoscenza dell'attività delle due studentesse e chiede che la scoperta venga testata su di lui. Dopo pochi mesi la sala operatoria apre le porte all'innovazione della giovane Eleni: intervento perfettamente riuscito e paziente sopravvissuto. Di lì le si apre la magica porta dell'University of Illinois, dove vince ben nove borse di studio. E poco dopo la Nasa la sceglie tra 1.200 studenti per frequentare la propria esclusiva Accademia. Un esempio di tenacia e competenza che porta in calce la firma del merito allo stato puro. Anche quando le condizioni non sono per nulla ottimali, anche quando nessuna avvisaglia è positiva, ecco che una giovane ragazza carica di entusiasmo e determinazione mette nel mirino il bersaglio più difficile. E lo centra al primo colpo. Chissà cosa direbbero i suoi antenati dell'antica Ellade, che facevano della cura dei *paedià* un dovere irrinunciabile!



**Eleni Antoniadou,**  
scienziata greca

# CASA *di* VETRO

ALBERTO CATTANEO

Founding partner di Cattaneo Zanetto & co

## A1

pag. 27

### Aeronautica

#### DAL PARLAMENTO:

— **Trattativa tra Alitalia e Etihad: il ministro Lupi risponde alla Camera.** Il ministro ha sottolineato che fino a oggi i punti di riqualificazione del piano industriale presentato si sono attuati, e i privati hanno sottoscritto l'accordo di programma

— **Privatizzazione Enav Spa, esame vicino alla conclusione in Parlamento.** La commissione Bilancio della Camera ha approvato un parere favorevole, formulando tuttavia dei rilievi sulle conseguenze di carattere finanziario

## A2

pag. 27

### Aerospazio

#### DAL PARLAMENTO:

— **Onfa: la nomina di Tommaso Ferro a presidente all'esame delle Camere.** Il generale Tommaso Ferro, è chiamato a ricoprire la carica di presidente dell'Opera nazionale per i figli degli aviatori per la prima volta, dopo due mandati esercitati dal generale Piergiorgio Crucioli

## D1

pag. 27V

### Difesa

#### DAL PARLAMENTO:

— **Via libera alla proroga delle missioni internazionali delle Forze armate e di polizia.** Ottenuta la fiducia in Parlamento per il decreto adottato dal precedente governo che prevede una spesa complessiva di 79 milioni di euro per interventi di cooperazione e sostegno

— **Servitù militari: l'indagine conoscitiva alla Camera continua.** L'indagine è frutto di un'iniziativa inizialmente assunta dall'on. Salvatore Cicu, capogruppo di FI-PdL in commissione, e fortemente condivisa anche da Gian Piero Scanu, capogruppo Pd

— **Iniziato l'iter del ddl per una disciplina generale per cooperazione internazionale per lo sviluppo.** Il relatore sen. Tonini (Pd) ha sottolineato l'urgenza di riformare le norme sulla cooperazione allo sviluppo, anche in considerazione delle grandi trasformazioni verificatesi nel contesto internazionale negli ultimi 25 anni

— **Linee Programmatiche ministero della Difesa: il ministro Pinotti al primo intervento in Parlamento.** Il ministro ha approfondito il tema dell'Europa, per il quale intende predisporre un piano d'azione fatto di pochi ma

tangibili obiettivi, e il tema della spending review

**Risposta del ministero della Difesa sugli F-35 e le navi classe Wasp.** In riferimento ad alcune dichiarazioni dell'ammiraglio Jonathan Greenert, sulle operazioni della versione a decollo corto e verticale del velivolo F-35 da bordo delle navi classe Wasp

## C1

pag. 29

### Cybersecurity

#### DALL'EUROPA:

— **Gli obiettivi strategici e operativi della cybersecurity italiana.** Pubblicati in Gazzetta ufficiale il "Quadro strategico nazionale per la sicurezza dello spazio cibernetico" e il "Piano nazionale per la protezione cibernetica e la sicurezza informatica" per proteggere il Paese da violazioni informatiche

# A1

## AERONAUTICA

### DAL PARLAMENTO

#### **Trattativa tra Alitalia e Etihad: il ministro Lupi risponde alla Camera**

Alla Camera, il 5 marzo scorso, il ministro per i Trasporti Maurizio Lupi ha risposto a un'interrogazione, presentata dall'on. Bergamini (FI), in cui si chiedeva quale fosse lo stato di avanzamento delle trattative tra Alitalia e Etihad. Il ministro ha quindi sottolineato che, fino a oggi, i punti di riqualificazione del piano industriale presentato si sono attuati, e i privati hanno sottoscritto l'accordo di programma. Entro il 31 marzo, nelle intenzioni di Etihad e di Alitalia, si concluderà il dialogo tra i due soggetti privati, e quindi si dovrà presentare un piano industriale che dica qual è la prospettiva di sviluppo di questa *partnership*. Lupi ha assicurato che nessuna risorsa pubblica è stata destinata dallo Stato. In conclusione, l'on. Bergamini ha ricordato come Lufthansa abbia fatto notare che l'alleanza, così com'è disegnata, potrebbe prefigurare un aiuto di Stato mascherato.

#### **Privatizzazione Enav Spa, esame vicino alla conclusione in Parlamento**

Concluso alla Camera, e in dirittura di arrivo al Senato, l'esame dello Schema di decreto recante determinazione dei criteri di privatizzazione e delle modalità di alienazione della partecipazione detenuta dal ministero dell'Economia nel capitale di Enav. La commissione Bilancio della Camera ha infatti approvato il 12 marzo un parere favorevole all'atto del governo, formulando tuttavia una serie di rilievi sulle sue conseguenze di carattere finanziario. Si suggerisce che sia esplicitamente previsto che i proventi affluiscono allo stato di previsione dell'entrata, per essere riassegnati al Fondo per l'ammortamento dei titoli di Stato, e di provvedere entro breve termine all'adozione di un apposito provvedimento legislativo volto al completamento del processo di pagamento dei debiti commerciali della Pa, proposta che trova l'appoggio del sottosegretario all'Economia Legnini.

# A2

## AEROSPAZIO

#### **Onfa, la nomina di Tommaso Ferro a presidente all'esame delle Camere**

L'Opera nazionale per i figli degli aviatori ha assunto l'attuale denominazione con il regio decreto 21 agosto 1937. La commissione Difesa della Camera, è chiamata a esprimere il parere sulla proposta di nomina del generale di squadra aerea Tommaso Ferro a presidente dell'Onfa, trasmessa dal ministro per i Rapporti con il Parlamento lo scorso 3 febbraio, mentre il Senato si era già espresso favorevolmente lo scorso 12 febbraio. L'Onfa promuove la formazione culturale e professionale degli orfani nell'intento di porre rimedio a situazioni di disagio economico e familiare. L'Opera dispone di organi direttivi (il consiglio di amministrazione, il presidente nazionale e il collegio dei revisori) i cui componenti prestano la propria attività a titolo gratuito e restano in carica tre anni, con possibilità di riconferma per un ulteriore triennio. Il generale Tommaso Ferro, è chiamato a ricoprire la carica di presidente dell'Onfa per la prima volta, dopo due mandati esercitati dal generale Piergiorgio Crucioli. Considerati i precedenti di carriera del Generale Tommaso Ferro, la Commissione ha proposto di esprimere parere favorevole.

# D1

## DIFESA

### DAL PARLAMENTO

#### **Via libera alla proroga delle missioni internazionali delle Forze armate**

Il governo ha ottenuto la fiducia sul disegno di legge recante la proroga delle missioni internazionali delle Forze armate e di polizia, iniziative di cooperazione allo sviluppo e sostegno ai processi

di ricostruzione e partecipazione alle iniziative delle organizzazioni internazionali per il consolidamento dei processi di pace e di stabilizzazione. Per quanto riguarda le misure di cooperazione allo sviluppo e di sostegno ai processi di ricostruzione e di pace, la spesa complessiva ammonta a poco più di 79 milioni di euro. Con riferimento all'Afghanistan, i finanziamenti sono volti a dare seguito agli impegni assunti dall'Italia per il rafforzamento dello stato di diritto, le infrastrutture, lo sviluppo rurale. L'intervento in Iraq si concentra invece in azioni di supporto alle autorità locali per la valorizzazione del patrimonio culturale e nei settori agricolo, sanitario, finanziario e fiscale. In Siria le attività di cooperazione saranno indirizzate a sostenere le popolazioni in fuga dal conflitto e coinvolgeranno inevitabilmente anche i Paesi limitrofi. Particolarmente vivace in Senato la discussione delle proposte di modifica del sen. Minzolini (FI-PdL), che prevedevano la sospensione della partecipazione italiana alle missioni antipirateria fino alla definizione del contenzioso riguardante la vicenda dei marò, poi ritirati dal senatore. Il ministro per gli Affari esteri Mogherini ha convenuto sull'opportunità di varare una legge quadro, di approvare la legge sulla cooperazione, di valutare le priorità strategiche del Paese. Non ha poi escluso la possibilità di distinguere missioni militari e interventi civili, pur ritenendo che essi siano intrecciati.

### **Servitù militari: prosegue l'indagine conoscitiva alla Camera**

La commissione Difesa della Camera aveva deliberato a fine novembre 2013, una nuova indagine conoscitiva in materia di servitù militari. Secondo il programma approvato in commissione, l'indagine è finalizzata a una ricognizione sull'attuale normativa vigente che negli anni ha fatto emergere importanti dubbi interpretativi inconciliabili con gli interessi alla corretta gestione del territorio e all'esigenza di assicurare capacità addestrativa alle Forze armate. Il presidente Elio Vito ha sottolineato l'importanza della nuova indagine, frutto di un'iniziativa inizialmente assunta dal collega Salvatore Cicu, capogruppo di FI-PdL in Commissione ed esperto della materia, e fortemente condivisa anche da Gian Piero Scanu,

capogruppo PD. Durante il ciclo di audizioni finora svolto, la commissione ha avuto l'opportunità di ascoltare il sindaco del comune di La Maddalena, Angelo Comiti, il sindaco del comune di Villaputzu Fernando Luigi Codonesu, il sindaco del comune di Perdasdefogu Mariano Carta, il sindaco del comune di Ulassai Franco Cugusi, e il sindaco del comune di Villagrande Strisaili Giuseppe Loi. Infine, è stato comunicato che verrà convocata una Conferenza nazionale nel prossimo mese di giugno.

### **Iniziato l'iter del DdL per la cooperazione internazionale allo sviluppo**

Presso la commissione Affari esteri del Senato è iniziato l'esame dei disegni di legge sulla riforma della disciplina legislativa sulla cooperazione internazionale allo sviluppo. Il provvedimento è di iniziativa di Lucio Romano (Scpl), ed era stato presentato nell'aprile dell'anno scorso. Durante la seduta del 6 marzo, il relatore sen. Tonini (Pd) ha fatto notare come la relazione tra i Paesi donatori e i Paesi che ricevono gli aiuti sia profondamente cambiata e si configuri attualmente come un vero e proprio partenariato per lo sviluppo, in cui la dimensione propriamente economica è sempre più marcata. L'esigenza è anche quella di garantire una maggiore efficienza nell'utilizzo di risorse destinate alla cooperazione, che sono molto scarse e ben lontane dagli impegni che l'Italia ha assunto in sede internazionale.

### **Primo intervento in Parlamento per il ministro Pinotti**

Il ministro della Difesa del governo Renzi, Roberta Pinotti, ha esposto le linee programmatiche del proprio dicastero di fronte al Parlamento il 12 marzo 2014. Il ministro ha aperto il suo intervento con la crisi in Ucraina, per poi concentrarsi sulle missioni internazionali che vedono impegnati i nostri militari, come Libia, Libano, Somalia e Afghanistan. Il ministro ha poi approfondito il tema dell'Europa, per il quale intende predisporre un piano d'azione fatto di pochi ma tangibili obiettivi, e il tema della *spending review*. Con riguardo al taglio del personale militare infatti, entro il 2016 dovrà essere ridotto da 190mila a 170mila unità, mentre per il personale civile, da 30.381 a 27.894 unità. Infine, lo

strumento da utilizzare per apportare una necessaria sintesi politica che fornisca le linee-guida per pianificare nel medio e lungo termine le nostre capacità di difesa, è rappresentato dalla predisposizione di un Libro bianco sulla sicurezza internazionale e la difesa, progetto che il ministro si impegna a portare a termine.

### Risposta del ministero della Difesa sugli F-35 e le navi classe Wasp

Pervenuta alla Camera la risposta dal ministero della Difesa sulle fasi di decollo corto e verticale del velivolo F-35 da bordo delle navi classe Wasp. Nell'interrogazione erano state riportate alcune dichiarazioni del *Chief of naval operations* della marina statunitense, ammiraglio Jonathan Greenert, secondo il quale per consentire le operazioni della versione a decollo corto e verticale del velivolo F-35 da bordo delle navi classe Wasp saranno necessarie estese modifiche alle navi stesse, che interessano sia la loro struttura sia lo spostamento di numerosi apparati elettronici e di sistemi d'arma. Nella risposta, a firma dell'ex ministro Mauro, si specifica come le diverse criticità strutturali delle unità classe Wasp indicate dall'ammiraglio statunitense, erano già note e non si possono ascrivere anche alla nave Cavour. La progettazione delle otto unità della classe Wasp è avvenuta negli anni 80, con dieci anni di anticipo rispetto alla Cavour. Sulla Cavour, quindi, è stato possibile impiegare tecnologie e materiali evidentemente più avanzati rispetto a quelli disponibili ai tempi della Wasp, quali ad esempio le nuove leghe d'acciaio, decisamente più idonee a tollerare le sollecitazioni di temperatura e pressione generate dal velivolo F-35. Ciò premesso, l'ex ministro ha rilevato che, in previsione dell'entrata in servizio dell'F-35, sono stati avviati nel 2009 specifici studi che hanno coinvolto un team costituito da personale della Marina militare, del governo statunitense e delle ditte Lockheed Martin e Fincantieri. L'esito di tali studi non ha fatto emergere la necessità di interventi strutturali sulla nave né opere di rinforzo del ponte di volo.

# C1

## CYBERSECURITY

### DAL GOVERNO

#### Gli obiettivi strategici e operativi della cybersecurity italiana

Sono stati pubblicati sulla Gazzetta ufficiale i due provvedimenti varati con il Dpcm del 24 gennaio 2014 ed elaborati dal Cisir (Comitato interministeriale per la sicurezza della Repubblica), per difendere le comunicazioni e infrastrutture italiane dagli attacchi di *hacker*, dalle intrusioni dei servizi segreti di altri Stati, dallo spionaggio industriale, dai *Data-gate* e da ogni tipo di minaccia per mezzo di computer. Si tratta del "Quadro strategico nazionale per la sicurezza dello spazio cibernetico" e del "Piano nazionale per la protezione cibernetica e la sicurezza informatica". Il primo documento descrive le principali minacce informatiche per i sistemi e le reti di interesse nazionale: elaborato dal Tavolo tecnico cyber (Ttc) - che opera presso il Dis e al quale partecipano i rappresentanti cyber del Cisir (Affari esteri, Interno, Difesa, Giustizia, Economia e Finanze, Sviluppo economico), dell'Agenzia per l'Italia digitale e del Nucleo per la sicurezza cibernetica nazionale. Il secondo individua le priorità, gli obiettivi e le linee d'azione per dare concreta attuazione al Quadro strategico. Una delle novità del Piano comporta che i soggetti economici di interesse nazionale, pubblici o privati, da Telecom a Autostrade per l'Italia, da Snam a Enel e Terna, dai ministeri ed enti locali, alle agenzie e tutti gli operatori di telefonia mobile e fissa, hanno l'obbligo di informare il Cert nazionale (*Computer emergency response team*), la più "operativa" tra le strutture previste dal Piano, di ogni violazione informatica. Nel caso di minaccia nazionale, il protocollo prevede che si attivi il Nucleo di pronto intervento alle dipendenze del premier, di cui fanno parte, tra gli altri, il consigliere militare e delegato della Protezione civile.

# INVESTIRE O TAGLIARE? QUESTO È IL DILEMMA

MARIO ARPINO

Generale dell'Aeronautica

---

*Un'indagine seria sugli F-35, ufficializzata in un Libro bianco che consenta un'adeguata proiezione temporale, se responsabilmente condotta difficilmente potrà consigliare una cancellazione, o anche una così drastica riduzione. Semmai una rimodulazione, come spesso è accaduto per i programmi maggiori. La Difesa è abituata ad assorbire i tagli di bilancio come nessun altro dicastero. Se una pausa di riflessione riuscirà a evitare che si continuino a forzare soluzioni che per la sicurezza hanno un impatto esistenziale, allora questa pausa sarà accolta con sollievo. Roberta Pinotti ha colto nel segno quando ha affermato, convinta, che la Difesa non può continuare a essere una sorta di "bancomat" sistematico per le casse dello Stato*

---

Le recenti, caute esternazioni del nuovo ministro della Difesa Roberta Pinotti, andate in rete nei giorni scorsi, hanno in qualche modo anticipato alcuni degli argomenti in agenda al Consiglio supremo delle Forze armate dello scorso 19 marzo. Entrambi gli eventi si sono svolti sotto la spada di Damocle dei "tre miliardi in tre anni" che il presidente del Consiglio ha con entusiasmo annunciato di poter "risparmiare" nell'ambito del bilancio del dicastero. Il riferimento al principale imputato, il caccia F-35, è stato esplicito. Sotto un profilo politico si può anche comprendere come, bombardato da anni di campagna denigratoria, Matteo Renzi non potesse esprimersi in modo diverso. Anche il ministro Pinotti aveva fatto accenno al caccia, ma lo ha fatto in modo più sfumato. Di questa attenzione le diamo atto volentieri. In effetti, può darsi che al presidente, nella concitazione della sua quotidianità, ancora non sia stato detto che ogni

passo del programma – dal 1996 a oggi – ha sempre superato il vaglio di governi e parlamenti di ogni colore e maggioranza. Anzi, e certamente il ministro Pinotti ne ha tenuto conto, le decisioni più importanti sono state prese da governi in cui la sinistra, come nel caso attuale, era maggioritaria. In particolare, la partecipazione dell'Italia in qualità di osservatore risale al primo governo Prodi (ministro della Difesa il compianto Beniamino Andreatta), mentre l'effettivo impegno nel programma era stato deciso nel 2007 da un successivo governo Prodi, con Parisi ministro della Difesa. Nel corso del governo Monti, in un periodo che sotto il profilo economico-finanziario assomigliava molto a quello attuale, il programma aveva corso seri rischi. Mentre una mozione di Sel e M5s ne chiedeva la cancellazione *tout court*, una contro-mozione approvata da Pd, Pdl e Scelta civica ne chiedeva la sospensione, rimandando al Parlamento ogni decisione nel

---



merito. L'allora ministro della Difesa Di Paola, nel frattempo, aveva già deciso di ridurre drasticamente il programma, riducendolo da 131 a 90 velivoli. Oggi, almeno così ci appare, ci troviamo nella medesima situazione. Nessun decisivo approfondimento collegialmente condiviso risulta agli atti, se non uno studio del gruppo Pd della commissione Difesa che, tra le altre proposte, avanza quella di ridurre ulteriormente, fino a 45, il numero totale degli F-35. Tuttavia non si parla più, si badi bene, di cancellazione del programma.

In quanto alle due iniziative riduttive o di cancellazione dell'anno scorso, è utile ricordare che il Quirinale, esprimendosi in un comunicato del Consiglio supremo di Difesa dello scorso luglio, le rimandava entrambe ai mittenti, tagliando così la testa al toro sul delicato rapporto tra governo e Parlamento in materia di armamenti. Testuale: "Anche per quanto attiene alle

necessità conoscitive e di eventuale sindacato delle commissioni Difesa sui programmi di ammodernamento delle Forze armate (...), tale facoltà non può tradursi in un diritto di veto su decisioni operative e provvedimenti tecnici che, per loro natura, rientrano tra le responsabilità costituzionali dell'esecutivo". Che è come dire che il Parlamento non si deve occupare di argomenti tecnici, ma solo di quelli politici. Come, ad esempio, il posizionamento del Paese a livello internazionale, la situazione politico-strategica in prospettiva, di quali Forze armate vogliamo dotarci e per fare che cosa. Aperto ormai il vaso di Pandora, in altra occasione – siamo nel novembre scorso – il presidente era costretto a riprendere l'argomento, affermando che "... Non possiamo indulgere ai semplicismi e propagandismi che circolano in materia di spese militari e di dotazioni indispensabili per le nostre Forze armate... Non possiamo sottovalutare le tensioni

## Una I per i marò

Più di 500 condivisioni per oltre 23mila *like* complessivi in circa due giorni per l'idea di sostituire con Italia la parola India che nel linguaggio fonetico dell'aviazione corrisponde alla I. Un segnale di solidarietà e vicinanza giunto proprio a ridosso della visita privata in India del neoministro della Difesa Roberta Pinotti, che ha incontrato i due fucilieri di Marina Massimiliano Latorre e Salvatore Girone e confermato che l'Italia mira a trasformare il problema da bilaterale a internazionale.

"I come Italia" è solo la più recente delle iniziative di solidarietà con i due militari trattenuti in violazione del diritto internazionale e dell'evidenza dei fatti. La più diffusa è probabilmente il nastrino giallo, mutuato dalla prassi americana per i "Pow/Mia" soldati dispersi o prigionieri di guerra. Un precedente autorevole ma che, nonostante la sovrapposizione del Leone di San Marco, all'estero può confondere un po' le idee.

"I come Italia" è invece una protesta



inconfondibilmente italiana. Usare il nome del Paese nelle comunicazioni radio è tecnicamente un errore, ma ogni chiamata "sbagliata" segnala a chiunque sia in ascolto che c'è qualcosa di anomalo. L'Icao adottò un alfabeto fonetico standard oltre mezzo secolo fa per porre fine alla confusione creata dagli alfabeti nazionali: A poteva essere Ancona, ma anche Able (per gli americani), Apple (per gli inglesi), Anton (per i tedeschi) e così via. Quello Icao mirava innanzi tutto a usare parole diffuse in tutte le lingue e pronunciate in modo omogeneo.

La A divenne quindi Alpha (o Alfa: tanto la pronuncia non cambia), seguita da Bravo, Charlie e così via, fino a Zulu. In mezzo, appunto, India. Tutto bene salvo per gli aerei italiani, i cui nominativi radio facevano riferimento a un altro Paese, con occasionali equivoci e confusione. Gli aerei del 31° Stormo utilizzati per trasporto personalità si dichiaravano "India" persino quando portavano all'estero ministri italiani.

La crisi nei rapporti italo-indiani ha dato lo spunto per una protesta simbolica e innocua, che si è diffusa in modo "virale", passando velocemente dalle mailing list a Facebook e subito raccolta da agenzie di stampa, quotidiani e persino dal Gr. Quando i marò saranno liberati, non sarà certo per i nastrini gialli o l'alfabeto. Ma ai 23mila *like* piace pensare che se Latorre e Girone ascolteranno le conversazioni degli aerei, potranno sentire anche che chi vola è solidale con chi naviga.

e le incognite di troppe situazioni, soprattutto in Mediterraneo.... Le nostre Forze armate hanno rappresentato, negli ultimi dieci anni, il pilastro della credibilità dell'Italia". Parole al vento. Quest'anno, tra proposte di Cottarelli, esternazioni parlamentari e dichiarazioni a valanga del nuovo presidente del Consiglio siamo daccapo, e così il presidente della Repubblica, anche questa volta attraverso il Consiglio supremo, come nel luglio scorso, si è visto costretto a prendere l'iniziativa. Nel comunicato finale l'F-35 non viene citato, ma la sostanza non differisce granché. Nessuna posizione diretta, ma di fatto ogni decisione viene rimandata a dopo l'elaborazione di un Libro bianco che, dopo un sano dibattito parlamentare, dovrà cercare di individuare quali siano le minacce future per la sicurezza e quale, di conseguenza, sia lo strumento militare di cui dobbiamo dotarci. Nessuna sfera di cristallo, ma in effetti almeno una seria analisi – condivisa e quindi scevra da condizionamenti ideologici – certamente l'argomento la merita. È un esercizio che, ad esempio, inglesi e francesi ripetono pe-

riodicamente. Non si tratta di scrivere il libro dei sogni, ma entro il 31 dicembre 2014 dovremmo poter comunque disporre di un piano concreto, realizzabile, cui venga esplicitamente conferito un grado di priorità che tenga anche conto – tra l'altro e non solo – della situazione economico-finanziaria attuale e futura. È probabile che con questa formula il Colle, pur rimanendo incisivo, abbia voluto evitare quello scontro istituzionale che si era profilato nel luglio scorso. In fondo, le caute espressioni del ministro Pinotti, offerte qualche giorno prima del Consiglio supremo, mirano allo stesso obiettivo. Anche lei, in posizione responsabile, ma pressata da chi tenta di trasformare con immediatezza le conclusioni dello studio conoscitivo del proprio partito, il Pd, in una risoluzione impegnativa da far votare in Aula (si vorrebbero tempi "renziani"), evidentemente vede nel Libro bianco una utile e saggia moratoria. Le tre visioni – Colle, Pinotti e Consiglio supremo – sembrano coincidere anche sullo stato di applicazione della legge di riforma della Difesa (L. 244 del 31 dicembre 2012). Questa, per

## Il programma F-35 in cifre

**131** Il numero iniziale di F-35 nelle versioni A e B indicato per le esigenze italiane. 109 per l'Aeronautica (64 a decollo convenzionale e 45 a decollo corto) 32 per la Marina

**90** Il numero ridotto di F-35: 75 per l'Aeronautica e 15 per la Marina. Con 75 caccia l'Am può intervenire negli scenari operativi previsti dalla Nato con un massimo di 8 velivoli per l'intera durata di un'operazione

**8** I Paesi, tra i quali l'Italia, che hanno partecipato, oltre agli Usa, alla fase iniziale di sviluppo del sistema, in cui sono stati definiti requisiti e

scelte tecniche distribuiti su tre livelli (1° Regno Unito ; 2° Italia e Olanda; 3° Australia, Canada, Turchia, Danimarca, Norvegia)

**800** I milioni di euro investiti per la Faco di Cameri. 500 investiti in Italia, 300 negli Usa. Prodotte al momento commesse per 1,2 miliardi di euro. Circa 30 le aziende italiane coinvolte nel programma distribuite su tutto il territorio nazionale

**3,2** I miliardi risparmiati con la riduzione a 90 degli F-35 per l'Italia. Questo ha prodotto un minor carico di lavoro della Faco (400 ali in meno da assemblare che

corrispondono a 4 miliardi di dollari)

**3.000** L'esigenza operativa di F-35 per i prossimi anni. Al programma Jsf partecipano a diverso titolo: Stati Uniti, Gran Bretagna, Italia, Olanda, Danimarca, Belgio, Turchia, Norvegia, Israele, Australia, Giappone, Sud Corea, Canada, Singapore

**11** Le missioni operative che hanno visto la partecipazione italiana, nell'ambito di coalizioni internazionali di diversa composizione. Dispositivi utilizzati integrati in un apparato multinazionale ad alta sofisticazione Tornado e Amx

(Dati Aeronautica militare)

la parte incentrata sulla riduzione del personale civile e militare, si basava su due cardini: lo snellimento progressivo per "riduzione dei quadri" (tecnicamente, Arq) e trasferimento ad altri dicasteri. Il decreto attuativo, che ha visto la luce nello scorso gennaio, bocciando l'Arq perché ritenuta in contrasto con la tendenza attuale ad aumentare i limiti di età e ponendo il pre-requisito della volontarietà al transito ad altre amministrazioni dello Stato, vanifica di fatto lo spirito della legge e ne inficia l'applicabilità. Se non interverranno correttivi, occorrerà attendere i pensionamenti naturali. Ritornando all'F-35, un'indagine seria, ufficializzata in un Libro bianco che consenta un'adeguata proiezione temporale, se responsabilmente condotta difficilmente potrà consigliare una cancellazione, o anche una così drastica riduzione. Semmai una rimodulazione, come spesso è accaduto per i programmi maggiori. La Difesa è abituata ad assorbire i tagli di bilancio come nessun altro dicastero: da quarant'anni, si è iniziato nel 1975, questi sono una sorta di colonna sonora che la affianca, con

la quale tuttavia si è sempre adattata a convivere e operare. Con i programmi in corso di realizzazione, ancorché rimodulati, si appresta a farlo per altri quarant'anni. Ma questo non è un buon motivo per trarre profitto dalla sua disciplina. Se una pausa di riflessione riuscirà a evitare che si continuino a forzare soluzioni che per la sicurezza hanno un impatto esistenziale, utilizzando di nuovo strumenti meramente contabili, allora questa pausa sarà accolta con sollievo. Roberta Pinotti ha colto nel segno quando ha affermato, convinta, che la Difesa non può continuare a essere una sorta di "bancomat" sistematico per le casse dello Stato. Un tempo, ci insegnavano che le Forze armate sono "fattore di potenza e strumento di politica". Al momento, avendo da anni rinunciato alla potenza, riescono ancora a essere uno strumento di politica estera decente, utile e utilizzato. Non vorremmo che, a forza di riforme di stampo ideologico-bilancistico, venissero ridotte a mero strumento di politica interna.

## Italia, tra preconcetti e falsi moralismi

ALESSANDRO CORNACCHINI

Abbiamo ascoltato più volte le audizioni in commissione del ministro della Difesa Roberta Pinotti e anche l'intervista rilasciata a Maria Latella su Sky tg24. Lo abbiamo fatto fermando spesso le registrazioni, tornato indietro o andando avanti indulgiando sulle singole espressioni. Abbiamo voluto così, senz'altro, far sedimentare un'opinione personale, non contaminata nemmeno dai pareri di colleghi o amici. Dobbiamo dire però che nei giorni successivi a questi interventi pubblici del ministro, la nostra opinione ha vacillato (poco) nella sua fermezza, perché quello che abbiamo letto sui giornali, ascoltato nei notiziari televisivi o programmi di approfondimento riferivano e chiosavano su argomentazioni o dichiarazioni attribuite al ministro, ma che ci sembrava il ministro non avesse detto. E non aveva detto! È probabilmente vero quello che ha affermato il presidente Latorre, che le modalità con cui sono stati esposti i propositi, ragionevoli e condivisibili, hanno avuto un effetto mediatico dirompente, ma c'è anche da dire che solo chi non è sano di mente o è in malafede, può pensare, ad esempio, che la domanda che si pone il ministro durante l'intervista di Sky: "Abbiamo bisogno di un'aeronautica?" non sia retorica. E allora, cosa c'è da dire? Innanzi tutto che non vi è nulla di scandaloso nell'affermare che, in tema di difesa, bisogna "ripensare, rivedere e ridurre" sia nell'ottica della particolare contingenza che sta attraversando il Paese sia in relazione al tanto abusato livello di ambizione che lo stesso Paese si pone come obiettivo internazionale, e stabilire, intanto, quale sia, è un bel passo in avanti. Vi è inoltre da dire che "ripensare, rivedere e ridurre" non significa automaticamente sopprimere il programma F-35, come è stato da più parti interpretato. In tema di revisione, sono anni, in aeronautica circa venti, che lo strumento militare è in ristrutturazione, trasformazione, riduzione e possiamo affermare senza timore di essere smentiti, che, nella Forza armata che meglio conosciamo, l'Aeronautica militare, questo lavoro è

stato fatto molto bene mantenendo e implementando, ricorrendo proprio alla tecnologia, un'efficacia e un'efficienza operative che hanno avuto il riscontro dei fatti nelle numerose missioni reali a cui la Forza ha partecipato. Vi ha potuto partecipare collaborando perfettamente con le forze aeree alleate o amiche perché il processo di trasformazione non ne ha intaccato l'operatività, garantendo tra l'altro quei mezzi allo stato dell'arte che hanno consentito la perfetta integrazione in dispositivi complessi, multinazionali e interforze. Per quanto riguarda il futuro prossimo, quindi, bisogna capire, e il ministro lo ha detto chiaramente, quali siano le esigenze di Difesa dell'Italia e le aspirazioni del Paese, ma anche considerare con attenzione, aggiungiamo, gli obblighi che derivano dall'essere parte di organismi internazionali o semplicemente dall'appartenere al consesso dei Paesi più sviluppati e civili del mondo dove valori come la libertà, la democrazia il rispetto della dignità dell'individuo, dell'identità sono i pilastri su cui poggia tutta l'architettura sociale del Paese e che vanno oltremodo difesi. L'attenzione che crediamo vada riposta nell'applicazione delle tre "R" del ministro sia verso un dispositivo di Difesa che mantenga le capacità operative necessarie per intervenire negli scenari più diversi e complessi, non necessariamente analoghi a quelli che si sono presentati negli ultimi venti anni caratterizzati da una dominante asimmetria delle forze in campo. Le questioni del mondo si stanno complicando sempre di più con attori nuovi e vecchi, e non è detto che non si debbano a breve valutare o ipotizzare scenari ben diversi rispetto a quelli già noti. Lontano da quest'ottica, l'argomento F-35 viene affrontato e discusso in Italia in un qualunque ambito, utilizzandolo di volta in volta a favore di questa quella esigenza di bottega, sollecitando quasi sempre la soppressione del programma come soluzione di tutti i problemi, non tenendo affatto in conto delle esigenze operative di due forze armate che hanno selezionato questo caccia di

quinta generazione come strumento necessario e idoneo al conseguimento di quelle capacità che sono la loro stessa ragion d'essere. E intervenendo in proposito, il capo di Stato maggiore dell'Aeronautica, Pasquale Preziosa, recentemente, a chi gli chiedeva se avesse un piano B rispetto all'acquisizione degli F-35 ha risposto di "no, non ci sono soluzioni alternative", affermando inoltre come l'indicazione originaria di 109 velivoli per l'Aeronautica militare fosse già un livello minimo di dotazione.

Al di là delle valutazioni e delle considerazioni che possono essere fatte a favore o meno all'acquisizione del nuovo caccia, e indipendentemente se questo verrà acquisito secondo le modalità al momento concordate, quello che sconcerta è il pressappochismo con cui molti oppositori del programma intraprendono delle vere e proprie crociate "contro". L'argomento fa presa sulla gente, è un buon cavallo di battaglia, si vince facile, ha poca importanza capire bene di cosa si tratti, di quanto complesso e articolato sia e a quali contraccolpi si potrebbe andare incontro scendendo dal treno in corsa.

C'è poco da fare, crediamo che in Italia non si sia mai affermata una vera cultura della difesa, ma anzi abbia prosperato una non cultura che affonda radici, profonde, in tempi lontani e si alimenti di preconcetti, falsi moralismi e di un pacifismo di maniera anche un po' ipocrita.

La problematica F-35 come quella della revisione dello strumento militare nel suo complesso sono nelle mani del ministro che ha dichiarato e dimostrato di volerle affrontare in modo sistematico e nelle sedi canoniche. Bene, non ci resta che aspettare ed essere fiduciosi. Comunque vada, c'era bisogno di un po' d'ordine!

# STRATEGICAMENTE

ANDREA MARGELLETTI

Presidente del CeSI



## È l'ora dei BattleGroups?

Le linee-guida esposte dal ministro Pinotti nel corso della sua audizione presso la commissione Difesa del Senato prefigurano una novità importante e da lunghi anni attesa dal nostro Paese, ovvero la realizzazione di un nuovo Libro bianco della difesa. Tale documento, la cui ultima edizione italiana risale al 2002, è l'elaborato fondamentale per determinare la postura militare e di sicurezza di un Paese e, generalmente, in altre realtà paragonabili alla nostra, viene realizzato con cadenza quadriennale. L'importanza del Libro bianco è di tutta evidenza, se si considera che rappresenta il momento cruciale in cui il vertice politico del Paese, inquadrato il contesto di sicurezza e le potenziali sfide internazionali, determina la tipologia di missioni richieste alle Forze armate, gli ambiti di intervento delle stesse, le capacità da potenziare e quelle da ridurre o condividere. In definitiva, il Libro bianco, una volta redatto, consente ai cittadini di conoscere cosa il Paese si aspetta dalle proprie Forze armate e che livello di ambizione ha nel contesto internazionale. Bene ha fatto, quindi, il ministro a specificare subito che la nuova edizione del testo, non sarà una fotografia della situazione attuale, bensì un momento di riflessione in chiave prospettica, aperto anche alla società civile, circa compiti, dimensione e qualità dello strumento militare nazionale futuro.

Ecco, quindi, che la predisposizione del nuovo Libro bianco, unita alle risultanze dell'indagine conoscitiva sui sistemi d'arma in fase di conclusione alla Camera, permetteranno non solo all'esecutivo, ma anche all'intero sistema-Paese, di esprimere una riflessione compiuta e condivisa anche sui principali programmi di ammo-

dernamento tecnologico delle Forze armate. Infatti, a un livello di ambizione internazionale elevato, dovrebbe logicamente corrispondere un adeguato ammontare di finanziamenti per consentire al nostro strumento militare di restare al passo con i tempi e rimanere interoperabile con quello dei nostri alleati.

Sul fronte della maggior integrazione europea nel campo della Difesa, è noto come il ministro abbia recentemente ribadito l'impegno italiano per favorire lo sviluppo di qualcosa di concreto già nel corso del prossimo semestre di presidenza italiana. È auspicabile quindi che, complice l'improvvisa crisi ucraina e la nuova situazione di tensione militare alle porte dell'Ue, si riesca finalmente a giungere in tempi brevi a qualcosa di più tangibile rispetto alle solite iniziative di *pooling and sharing*. Un primo passo reale e di veloce attuazione potrebbe essere quello di rendere finalmente possibile l'impiego operativo dei "BattleGroups" europei disponibili finora, ma mai impiegati in missione per mancanza di accordo politico tra i *partner*.

In conclusione, è opportuno rimarcare come il ministro abbia confermato l'impegno del nostro Paese a sostegno dell'Afghanistan anche nel periodo post-2014. La presenza di un contingente militare nazionale, tuttavia, sarà subordinata all'esito delle trattative tra Afghanistan e Stati Uniti, circa l'Accordo bilaterale sulla sicurezza (Bilateral security agreement - Bsa) che dovrà chiarire lo *status* delle truppe americane nel Paese a partire dal 2015. È infatti evidente che è molto difficile ipotizzare una presenza italiana o Nato nello scenario afgano in assenza di truppe americane per ragioni di carattere politico, tecnico e anche economico.

# FINMECCANICA TORNA ALL'UTILE E PENSA AI LANCIATORI?

*Dismissioni concluse (AnsaldoBreda) e strategia rinnovata, la holding (che ha chiuso l'anno con un segno più) potrebbe anche pensare di perseguire i suoi obiettivi di accrescere la presenza nel settore dei lanciatori, come Avio Spazio*

In attesa delle nomine, via libera dei ministeri Economia e Finanze e Sviluppo economico al piano strategico di Finmeccanica approvato dal cda, che prevede la concentrazione della holding nel settore aerospazio, difesa e sicurezza, con significativi investimenti in ricerca&sviluppo per realizzare ricadute tecnologiche, produttive e occupazionali di elevato profilo per il Paese e per il suo ruolo a livello europeo e internazionale. La decisione è stata adottata dopo il ritorno all'utile del gruppo, che ha chiuso il 2013 con

un segno più (74 milioni di euro), contro la pesante perdita di 792 milioni del 2012. Bene anche gli ordini, che hanno mostrato una crescita dell'11%, grazie proprio alle performance del settore aerospazio e difesa, decisamente superiori a quelle del 2012. "Condizione indispensabile", si ribadisce nel piano, per cogliere appieno i benefici derivanti dal comparto rimane il deconsolidamento del settore Trasporti. Condivisa per Ansaldo Sts e AnsaldoBreda la valutazione del management in merito alle manifestazioni

## Avio Spazio, i rischi per l'eccellenza italiana

### PASSEPARTOUT

Il 13 febbraio 2012, dopo più di venti anni di ricerche e sviluppi tecnologici, i tecnici e i dirigenti di Avio hanno conseguito un grande successo italiano col primo volo del lanciatore Vega partito dal Centro spaziale europeo di Kourou. Il 7 maggio 2013 è avvenuto il secondo lancio, confermando la sua affidabilità e precisione: in ambedue i casi, infatti, non si sono riscontrati problemi o anomalie. La gestione del programma è affidata all'Esa, l'Agenzia spaziale europea, con un forte supporto italiano (65%). L'Italia ha fino a ora investito oltre 500 milioni di euro nel

Vega, ma i risultati stanno premian-  
do questo sforzo, mettendo il nostro Paese all'avanguardia nel campo dei lanciatori e propulsori a solido. Nei prossimi anni sono già stati programmati quindici lanci.

L'intuizione italiana è stata quella di puntare su un piccolo lanciatore a combustibile solido che consentisse di semplificare la realizzazione dei lanciatori e la gestione delle campagne di lancio, riducendone inoltre la durata. Tanto è vero che la stessa soluzione sarà adottata sul futuro Ariane 6, il nuovo grande lanciatore europeo del

prossimo decennio. Nel frattempo la società Avio, controllata per l'85% dal fondo inglese Cinven e per il 15% da Finmeccanica, è stata divisa in due parti: dal primo agosto 2013 quella maggiore, impegnata nella propulsione aerea e navale, è entrata nel gruppo americano General Electric, mentre quella spaziale è rimasta in vendita. Le due realtà, in effetti, hanno una storia diversa (erano state fuse solo nel 1994, una nata e cresciuta localizzata a Torino e l'altra a Colleferro) e si muovono su mercati e con tecnologie diverse: per questo la loro separazione è stata



di interesse presentate e approvata la proposta di proseguire nel percorso, avviando una fase operativa di approfondimento con un numero ristretto di interlocutori. Tornando ai conti, in lieve calo i ricavi, pari a 16,033 miliardi rispetto ai 16,50 del 2012, per effetto della contrazione dei *budget* della Difesa sia in Europa sia negli Usa. L'Ebita evidenzia una contenuta riduzione, a causa del peggiore andamento di AnsaldoBreda e al persistere di difficoltà in alcune aree di Selex Es (Air traffic control), riduzione parzial-

mente compensata dagli effetti positivi dei piani di ristrutturazione ed efficientamento, che hanno consentito il miglioramento della redditività operativa del settore aerospazio e difesa dal 7,3% al 7,5% dei ricavi. Dismissioni concluse e forte di una rinnovata strategia, la *holding* potrebbe anche pensare di perseguire i suoi obiettivi di accrescere la presenza nel settore dei lanciatori, vedi Avio Spazio.

accettata dal governo che, sulla base della nuova normativa sui poteri speciali adottata nel marzo 2012 (Dl 21 convertito nella legge 56), ha seguito da vicino la vendita di Avio.

Fin dall'inizio l'Autorità politica ha attribuito una valenza strategica al settore dei lanciatori e propulsori spaziali, tanto è vero che sono state inserite nell'elenco delle attività strategiche chiave (Dpcm 253/2012). Quando nel dicembre 2012 il governo dà il primo parere positivo all'operazione, Cinven, Finmeccanica e Ge vengono impegnate ad assicurare sia la continuità delle attività spaziali di Avio, sia, per quanto attiene i due soci, la ricerca di una soluzione proprietaria che assicuri la tutela degli interessi nazionali, anche con una rilevante presenza italiana. Per

questo Finmeccanica definisce con Cinven un diritto di prelazione che, però, viene poi lasciato scadere alla fine dello scorso anno. Durante il 2013 si definiscono due ipotesi: una basata sulla proposta della francese Safran (interessata alla tecnologia dei propulsori a solido) e una della multinazionale europea Airbus/Eads-Astrium (interessata anche a completare la famiglia dei lanciatori). Alla fine dello scorso anno il governo esprime la sua preferenza per l'acquisizione del controllo da parte di Finmeccanica e del coinvolgimento di un partner estero che possa contribuire allo sviluppo del programma Vega. Il punto di debolezza di questa strategia è che, nello stesso tempo, non assume un impegno preciso sul finanziamento di Vega

e Ariane 6, lasciando tutti gli attori nell'incertezza. Ma Cinven, dopo aver aspettato inutilmente un anno, non è giustamente disposta a pagare ulteriormente il costo dell'indecisionismo italiano. Fra il resto, Finmeccanica, alle prese con la scadenza del suo Consiglio di amministrazione, è sembrata incapace di assumere una decisione strategica come quella di tornare in forze nel settore spaziale, facendone il suo quarto pilastro. Così la decisione deve ora tornare nelle mani del governo, sperando che la nuova compagine comprenda che perdere il controllo di un'altra area di eccellenza tecnologica italiana è un pessimo inizio se si vuole rilanciare il nostro Paese. Se davvero si ritiene strategico questo settore, non si può rinunciare a presidiarlo.

# ANCHE OTO MELARA GUARDA A PARTNER STRANIERI

MICHELA DELLA MAGGESA

*Consolidare la leadership di mercato detenuta nel medio calibro, aumentare sul piccolo e crescere come azienda, guardando anche all'estero. Sono questi gli obiettivi della società, che ha indicato nelle munizioni guidate una delle scommesse per il futuro, unitamente ad un target molto ambizioso: 500 milioni di euro di ricavi annui a partire dal 2018*

È all'estero che Oto Melara, azienda del gruppo Finmeccanica – che negli ultimi anni sta conoscendo un periodo interessante sia dal punto di vista della crescita sia del rinnovo della gamma prodotti – guarda con particolare attenzione per continuare a crescere e affermarsi sui nuovi mercati internazionali. “Da qualche anno ci stiamo guardando attorno – ha detto l'amministratore delegato dell'azienda, Roberto Cortesi –, e abbiamo già iniziato a incontrare possibili partner. Siamo ben preparati per eventuali alleanze e siamo pronti a fare sinergia con chi come noi è in grado di produrre prodotti di nicchia a elevate prestazioni, evitando così il rischio di inutili sovrapposizioni”. “Oggi infatti – ha aggiunto il numero uno dell'azienda – non è più possibile avere linee di prodotto simili nell'ambito di una stessa joint venture o di una partnership”. Oto Melara in passato è già andata vicino a soluzioni di questo tipo, sfumate perché, spiega l'azienda, “non sono state fornite sufficienti garanzie per poter

procedere”. “Oto Melara – ha spiegato l'ad – rimane un'azienda importante per Finmeccanica e strategica per il Paese”, in quanto l'unica a realizzare in Italia un certo tipo di prodotti. “Se noi non ci fossimo, ci sarebbe qualche fornitore straniero e si perderebbe quel patrimonio tecnologico che siamo in grado di esprimere in questo momento nel settore”. “Oto è un'azienda piccola, ma particolare, un'azienda ben posizionata per crescere, specie internazionalmente e il fatto di avere ceduto licenze a Paesi molto industrializzati come gli Stati Uniti o il Giappone ne è la dimostrazione”. “Oggi – ha detto Cortesi – importiamo 1 ed esportiamo 5 e il nostro obiettivo è quello di incrementare ancora sull'export, creando ricchezza per l'azienda e per il gruppo”. Non è quindi in casa che si guarda, o a eventuali fusioni interne al gruppo, ad esempio con Wass, per il miglioramento della redditività e l'ottimizzazione delle attività. “Finmeccanica ha fornito precise indicazioni relativamente a un effi-

## NUOVI PRODOTTI

Oto Melara ha da poco lanciato le nuove munizioni guidate Dart, in grado di conferire al “76” un vantaggio competitivo rispetto ai concorrenti e sta per mettere sul mercato le munizioni Vulcano Ber per i calibri 127 navale e 155 terrestre, capaci di raggiungere i 60 km di distanza. In fase avanzata invece lo sviluppo delle munizioni Vulcano Glr, per gli stessi calibri, in grado di raggiungere i 100 km, con la precisione del metro

## Mbda punta sull'export

Nel 2013 Mbda, leader europeo nel settore missilistico, ha registrato ricavi per 2,8 miliardi di euro e, nonostante condizioni economiche difficili ha ricevuto ordini per 4 miliardi, in crescita del 74% sul 2012. Il 50% di questi è riconducibile a clienti stranieri. "Mbda è riuscita a ottenere importanti risultati sul mercato *export* - ha detto Antoine Bouvier, ceo Mbda - con ordini per 2,1 miliardi, grazie a un rinnovato portafoglio prodotti che ha saputo adattarsi alle esigenze del mercato e al continuo supporto dei clienti dome-

stici". "Per il secondo anno consecutivo l'*export* ha superato il domestico, compensando un momento difficile per i *budget* della Difesa europea". Il numero uno del gruppo europeo controllato da Airbus Group (37,5%), Bae Systems (37,5%) e Finmeccanica (25%), ha inoltre spiegato che Italia e Germania, quanto a risultati, sono ancora indietro rispetto a Francia e Regno Unito, che hanno ricevuto maggior supporto interno ai rispettivi programmi e che devono maturare ulteriormente. "In Mbda - ha detto Bou-

vier - non ci sono fornitori, ma *partner*. Per avanzare servono nuovi programmi, investimenti in tecnologia (r&d) e sostegno all'*export*". "Ogni partner - ha concluso - deve essere strategico e contribuire al successo generale del gruppo". "Per far fronte alle presenti difficoltà nei *budget* della Difesa - ha detto Antonio Perfetti, managing director Mbda Italia - serve un piano virtuoso di sostenibilità di lungo periodo, da perseguire con lo sviluppo di prodotti che possano andare sul mercato internazionale".

cientamento del gruppo", fanno sapere in Oto Melara, a proposito dell'annuncio "nuovo modello organizzativo e operativo di gruppo", riguardante il settore aerspazio, difesa e sicurezza, definito recentemente in una nota di Finmeccanica "fondamentale per rispondere alle sfide poste dalla trasformazione degli scenari internazionali, caratterizzati dalla riduzione dei budget nei mercati domestici, dal progressivo esaurirsi dei programmi finanziati dai governi e dall'aumento dei requisiti di competitività". "L'efficientamento - continua Cortesi - dovrà avvenire all'interno per creare benefici sulle controllate. Oggi Finmeccanica è costituita da aziende che operano in settori diversi, ma che in alcuni casi possono avere elementi comuni, da poter utilizzare a vantaggio di tutti. Quella annunciata - ha spiegato - non è una riorganizzazione, quanto piuttosto un miglioramento dell'efficacia delle scelte adottate". "Noi unitamente a Mbda e Wass facciamo parte del settore difesa del gruppo, ma

operiamo in ambiti totalmente diversi. Al momento non vedo l'opportunità di un merger strategico con quest'ultima, in quanto non porterebbe benefici tangibili né a noi né a loro". Intanto sul fronte internazionale, Oto Melara sta puntando molto sul Brasile, dove è stata costituita la società Oto Melara do Brasil, in questo periodo al lavoro per dare vita a una joint venture con una società locale, che vuole entrare nel mercato della difesa. "In Brasile i nostri prodotti possono avere successo - spiega Cortesi -, c'è un programma per 200/300 veicoli blindati, da equipaggiare con diversi sistemi d'arma (specie torrette da 30 millimetri, adesso nel portafoglio di Oto Melara, ndr) e un consistente programma navale, anche se è stato momentaneamente sospeso. Con la joint venture punteremo a entrambi". "I sodalizi funzionano - ha aggiunto l'ad - e gli accordi tutelano aspetti-chiave nel trasferimento tecnologico. Ognuno oggi mantiene infatti le proprie tecnologie, quel che si condivide è la produzione".

### VERSO L'UNMANNED

Capace di installare un'arma da 120 mm su un ruotato con possibilità di sparare in qualunque posizione azimutale, con la precisione di un carro armato, anche Oto sta guardando al settore unmanned. "Oltre alle tradizionali linee di prodotto - spiega l'ad - abbiamo sviluppato dei veicoli esploranti per l'Esercito, sia terrestri sia aerei, in grado di distinguersi sulla concorrenza, ritagliandoci così una nicchia all'interno del gruppo. A ciò si aggiunge anche un sistema unmanned navale per la sorveglianza delle acque pericolose, da poter utilizzare in futuro nelle operazioni antipirateria". Il primo prototipo di questo programma denominato "Swad" è atteso tra circa 2 anni

# Se lo Stato tartassa i jet...

GIULIO C. VALDONIO

Ingegnere aeronautico, già dg di Aermacchi e di Piaggio Aero

---

*Ogni volta che si parla di tasse, saltano fuori i jet privati intestati a persone con redditi di pura sopravvivenza. In realtà ce n'è uno solo. Mentre l'Europa punta sull'aviazione generale, in Italia il settore, complice l'associazione "aereo=evasore", è in forte sofferenza. E chi ha successo, come Tecnam, lo deve all'estero*

---

Secondo Attilio Befera, direttore dell'Agenzia delle entrate, in Italia ci sarebbero 514 jet posseduti da evasori fiscali che dichiarano meno di 20mila euro l'anno. Se fosse così, per stanarli basterebbero due d'ore di studio del Registro aeronautico tenuto dall'Enac. (E allora perché non farlo?). Ma la verità è ben diversa dai luoghi comuni, ispirati non si sa bene se da populismo, sensazionalismo o semplice superficialità.

Già nel 2011 il decreto Salva Italia introdusse una "tassa sul lusso" con gettito stimato sulla base di tale persistente fandonia. Sorpresa: il gettito fu trascurabile. Si confermò esatto il calcolo fatto sui dati ufficiali Enac da Aopa Italia, l'associazione dei piloti privati: i velivoli privati italiani non sono lussuosi jet, ma aerei a elica piccoli, vecchi (l'età media supera i 25 anni) e di valore irrisorio. Nel subconscio di politici, funzionari e giornalisti permane però il pregiudizio che fa dell'aviazione generale un gioco di ricchi (naturalmente evasori). L'Europa la pensa diversamente, tanto che l'Easa ha messo l'aviazione generale al centro della sua conferenza annuale 2014 definendola "un segmento importante per un reale sviluppo del trasporto aereo".

È quindi opportuno guardare la vera situazione

dell'aviazione privata italiana e di come il suo stato comatoso si traduca in una delle tante occasioni perdute del sistema-Italia.

Innanzitutto, i numeri. I dati 2011, ultimi disponibili, mostrano che in Italia operano circa 1.830 aerei (di cui, se si escludono aeroclub, aerotaxi e lavoro aereo, circa 600 privati), più 750 elicotteri, 280 aliante e 11mila ultraleggeri registrati (pare ce ne siano altri 10mila non registrati). L'unico jet "privato" è intestato a un'importante industria. Gli altri aeroplani destinati all'uso privato sono gestiti da compagnie di aerotaxi o in qualche caso (come quello di Berlusconi) da società *ad hoc* di lavoro aereo. Sono diverse decine, e colpiscono senz'altro la fantasia quando rullano di fianco agli autobus del cielo dei comuni mortali. Certo, c'è una componente di lusso, ma le statistiche annuali dell'attività aerotaxi in Italia mostrano cali drastici a Natale, Pasqua e in agosto, indice di impiego prevalente non vacanziero. L'aerotaxi è indispensabile agli imprenditori decentrati (si pensi a chi ha sede a Brindisi ma vende o produce a Timisoara) o per gli spostamenti sempre più necessari per essere presenti sui mercati. Il costo, pur elevato, non è poi molto diverso da quello della linea, più alberghi e tra-

---

**NUMERI**

In Italia operano circa 1.830 aerei (di cui, se si escludono aeroclub, aerotaxi e lavoro aereo, circa 600 privati), più 750 elicotteri, 280 alianti e 11mila ultraleggeri registrati (pare ce ne siano altri 10mila non registrati). L'unico jet "privato" è intestato a un'importante industria. Gli altri aeroplani destinati all'uso privato sono gestiti da compagnie di aerotaxi o in qualche caso (come quello di Berlusconi) da società *ad hoc* di lavoro aereo

**INDUSTRIA**

Negli ultimi anni l'industria ha saputo ritagliarsi alcune nicchie, in particolare negli ultraleggeri e nei certificati di gamma bassa (svetta la napoletana Tecnam). C'è quindi un potenziale di lavoro specializzato e qualificato (comprese manutenzione e operazioni), in un mercato molto competitivo, in cui gli italiani primeggiano. Ma sono insidiati dalla concorrenza slovena, ceca e polacca, che ha costi ben più bassi. Si vedrà in aprile a Friedrichshafen, la vetrina europea dell'aviazione leggera, dove gli italiani hanno sempre dominato

**PILOTI**

La costante espansione del trasporto aereo fa salire la richiesta mondiale di piloti. Molti italiani già lavorano presso compagnie straniere, anche a causa delle vicissitudini di quelle nostrane. Boeing prevede per il decennio la necessità di 450mila nuovi piloti (100mila nella sola Europa), e altrettanti tecnici: in Italia chi li formerà, e chi ne pagherà i costi di istruzione?

sbordi, specie quando viaggino diverse persone. Senza un jet privato, Marchionne non sarebbe mai riuscito a portare a termine la trattativa per l'acquisto di Chrysler: come immaginare le trasferte quasi quotidiane Torino-Detroit con la linea, cambiando aereo a Parigi e New York?

I piloti brevettati sono circa 18mila (di cui circa 8mila professionisti), più circa 46mila ultraleggeristi. È una massa di persone che nutre sincera passione per il volo e che vi si dedica pagandone le spese di tasca propria. Alcuni ne hanno fatto la loro professione, ma ricordiamo che quella dei piloti è l'unica attività (più forse le escort) senza alcun aiuto alla formazione. Niente scuole statali o sovvenzionate. Niente borse di studio, come invece per chirurghi, musicisti, pittori e igieniste. La costante espansione del trasporto aereo fa salire la richiesta mondiale di piloti. Molti italiani già lavorano presso compagnie straniere, anche a causa delle vicissitudini di quelle nostrane. Boeing prevede per il decennio la necessità di 450mila nuovi piloti (100mila nella sola Europa), e altrettanti tecnici: in Italia chi li formerà, e chi ne pagherà i costi di istruzione? Servono almeno 500 nuovi piloti professionisti/anno, che devono venire dal serbatoio di quegli appassionati che

la "vulgata" si ostina a chiamare ricchi evasori. Dopo badanti e pizzaioli, dovremo ricorrere agli immigrati anche per i piloti?

Infine, l'industria. Nonostante alcune realizzazioni di qualità, in questo campo l'Italia non ha mai brillato. Negli ultimi anni l'industria ha saputo ritagliarsi alcune nicchie, in particolare negli ultraleggeri e nei certificati di gamma bassa, con risultati lusinghieri, ma forzatamente di esportazione. In particolare svetta la napoletana Tecnam, che produce due velivoli al giorno e sta espandendo la gamma di prodotti verso mezzi più potenti e pesanti, compreso un bimotore da 14 posti. C'è quindi un potenziale di lavoro specializzato e qualificato (comprese manutenzione e operazioni), in un mercato molto competitivo, in cui gli italiani primeggiano. Ma sono insidiati dalla concorrenza slovena, ceca e polacca, che ha costi ben più bassi.

Si vedrà in aprile a Friedrichshafen, la vetrina europea dell'aviazione leggera, dove gli italiani hanno sempre dominato. Sarebbe bello se gli inesistenti "jet" di Befera lasciassero il posto alla ripresa della nostra povera aviazione minore.

# ... e si dimentica di razionalizzare i servizi antincendio

GREGORY ALEGI

---

*La spending review può essere taglio di spesa o efficientamento. Nel caso della lotta agli incendi questo significa recuperare la gestione unitaria cancellata nel 2012 e incentivare le regioni a mettere in comune le risorse. Anche perché le piogge di questo inverno stanno facendo crescere la vegetazione, che tra breve sarà pronta a bruciare*

---

Parlare di antincendio in marzo sembra prematuro: la controstagione invernale è appena finita e quella estiva ancora lontana. In realtà il momento giusto è questo, perché proprio ora sta crescendo la vegetazione (la “biomassa”, in gergo) alimentata dalle forti piogge di questo inverno. Con il sole estivo, erba e foglie seccheranno trasformandosi in materiale infiammabile per cause naturali (rare), per imprudenza (spesso) o per dolo (quasi sempre). A quel punto sarà troppo tardi per scoprire cosa non funziona nel sistema per la lotta Anti incendi boschivi (Aib).

Da anni la sfida maggiore per lo Stato è quella di coniugare efficienza ed efficacia, cioè usare al meglio le risorse che sono per definizione “scarse” almeno nel senso che le richieste di servizi sono sempre superiori alle disponibilità. Questo è tanto più difficile in quei settori la cui necessità si avverte solo nelle crisi. Il più classico è la Difesa. Il secondo è la Protezione civile, che nell'emergenza si vorrebbe illimitata ma per la quale negli altri momenti non si vuole spendere. A complicare l'equazione c'è anche la competenza primaria affidata per legge (353/2000) alle regioni, con il “concorso” delle strutture

nazionali. Nella realtà lo sforzo principale è fatto dai Canadair del Dipartimento protezione civile (Dpc) nazionale con un limitato contributo dei piccoli elicotteri noleggiati dalle regioni. Intorno al 2010 il passaggio dagli originari anfibi CL-215 con motore a pistoni ai più moderni CL-415 a turboelica (oggi 19, più quattro grandi elicotteri Erickson S64F) e la costituzione all'interno del Dpc di un Ufficio attività aerea avevano dato all'Italia un sistema di eccellenza, in grado di intervenire persino in Israele, Grecia e Russia. Le flotte regionali contano circa 90 elicotteri, di piccole dimensioni e prestazioni.

Dal 2012 lo scenario è cambiato. In nome della competenza regionale, ma soprattutto della “riduzione dei costi della politica” (le spese del Dpc sono imputate alla presidenza del Consiglio), il controllo operativo della flotta Dpc fu separato da quello tecnico-amministrativo. All'inizio della stagione 2013 i Canadair passarono così dal Dpc ai Vigili del fuoco e gli Erickson al Corpo forestale dello Stato. In parallelo i fondi scendevano da circa 130 a 92 milioni, tutti tranne cinque per i Canadair. Al potenziamento della flotta (ma non alla sua gestione) venivano destinati 50 mi-

---



lioni provenienti dalla vendita di tre Airbus e Falcon della presidenza del Consiglio. Non ci sono dati certi per il costo degli elicotteri regionali, ma la stima è di oltre 40 milioni annui.

Il nuovo assetto ha due problemi. Il primo è la polverizzazione delle risorse. Il Centro operativo aereo unificato (Coau) del Dpc non è più titolare diretto dei mezzi aerei, ma deve interfacciarsi (per le operazioni, ma anche per i fondi) con le diverse amministrazioni (Interni e Ambiente), che a loro volta parlano con i privati che gestiscono le flotte. Quelle regionali sono invece vincolate ai confini amministrativi della regione titolare del contratto e quindi non possono intervenire su incendi anche vicini alle proprie basi, che passano (con costi e tempi maggiori) alla regione di competenza o al Dpc.

In tempi di vacche magre, il risparmio non è solo in termini di costo. Ridurre le prestazioni d'emergenza in nome di una cultura della prevenzione necessariamente a medio-lungo termine non è un'alternativa nel breve periodo, soprattutto quando è data l'origine dolosa di gran parte degli incendi. La strada da seguire è dunque quella di ristabilire l'unicità della gestione, accorciando la

catena di comando a tutto vantaggio dell'efficacia: gli addetti ai lavori ben sanno che per battere gli incendi è cruciale la tempestività. In secondo luogo sarebbe opportuno portare nel sistema nazionale le risorse regionali. Una simulazione parametrata sui 26 elicotteri di otto regioni del nord ha concluso che accordi interregionali e flotte bilanciate di elicotteri e piccoli aerei Fire Boss porterebbero a risparmi annui di due milioni a parità di prestazioni, oppure a enormi aumenti di efficacia a parità di spesa.

A ben guardare il tema tecnico dell'Aib è solo un esempio di come si possa intendere la *spending review*: tagli che sprecano capacità costruite a caro prezzo o interventi su misura che le salvaguardano? La divisione dei compiti (ma sarebbe meglio dire collaborazione) per l'Aib tra Stato ed enti locali rispecchia l'esigenza da più parti avvertita di rivedere il Titolo V della Costituzione troppo frettolosamente modificato pochi anni fa. Ma bisogna far presto. Le biomasse crescono, e non c'è alcuna garanzia che nell'estate 2014 le cose vadano bene come nel 2013.

## BUSSOLA del MESE



### **ROLL OUT DEL PRIMO EUROFIGHTER ITALIANO**



Sarà consegnato all'Aeronautica a metà 2014, il primo Eurofighter di Tranche 3 uscito nel mese di marzo dalla linea di Torino-Caselle. La Tranche 3 incorpora una serie di cambiamenti utili a migliorare le prestazioni del caccia, per rendere la piattaforma più appetibile sul mercato estero. Prima della consegna all'Am, il Typhoon italiano, un monoposto, sarà impegnato in una serie di test sul motore. Il velivolo appartiene alla Tranche 3A, il cui contratto era stato firmato nel 2009. Del lotto fanno parte complessivamente 112 Eurofighter, 21 dei quali destinati all'Italia.

### **SELEX ES, CONTRATTO CON NAV PER MANUTENZIONE RADAR**



Selex Es ha siglato un contratto del valore di circa 5 milioni di euro con l'ente portoghese per il controllo del traffico aereo. Nav Portugal, relativo alla manutenzione degli otto radar per il controllo del traffico aereo installati nel 1997. L'azienda fornirà anche servizi di assistenza in sito su chiamata, di riparazione e fornitura di parti di ricambio.

### **TURKISH AIRLINES SBARCA A PISA**



Turkish Airlines ha annunciato che dal 26 giugno atterrerà all'aeroporto Galileo Galilei da Istanbul, aprendo così, la Toscana al *network* internazionale del vettore, che conta ben 244 destinazioni in tutto il mondo. Turkish Airlines comincerà le operazioni su Pisa con 4 voli settimanali, con l'obiettivo di arrivare a una frequenza giornaliera entro un anno. Il volo da Pisa porta a 9 il numero dei collegamenti dall'Italia verso Istanbul, riconfermando l'importanza del mercato italiano per il vettore.

### **PHILLIPS IN VISITA A CAMERI**



L'ambasciatore Usa in Italia, John R. Phillips, ha visitato la base di Cameri, accompagnato dal capo di stato maggiore dell'Aeronautica, Pasquale Preziosa e dal direttore della direzione armamenti aeronautici, Domenico Esposito. Dopo un *briefing* sulle attività del Centro polifunzionale velivoli aerotattici (Cepova), la visita è proseguita con le attività del Reparto, che rappresenta un polo tecnico-ingegneristico e logistico per le attività di terzo livello tecnico sui velivoli Tornado ed Eurofighter. L'ambasciatore ha visitato infine la "Final assembly and check out" (Fac), destinata all'assemblaggio del velivolo F-35.

### **LUFTHANSA CARGO, NUOVO VOLO SU MALPENSA**



Dal 5 marzo scorso Lufthansa Cargo vola due volte a settimana sull'aeroporto di Milano-Malpensa. Lo scalo è stato inserito come nuova tappa durante il volo di ritorno da Il Cairo verso Francoforte. Il nuovo collegamento è operato con l'Md-11 Freighter.

### **ACCORDO ENAV-BOEING NEL SETTORE ATM**



Nuove idee per continuare il lavoro svolto su Sesar e NextGen, al fine di garantire un sicuro, ed efficiente futuro al settore Atm. Questo l'obiettivo dell'accordo di collaborazione non esclusiva firmato da Enav e Boeing in occasione del World Atm congress, svoltosi a Madrid. Nell'ambito del *memorandum*, le parti discuteranno potenziali opportunità di collaborazione per sostenere l'obiettivo di una globale interoperabilità dei sistemi Atm, inclusi, ma non limitati, ai potenziali contributi cooperativi con Sesar Ju e gli Stati Uniti per l'iniziativa NextGen. La collaborazione potrà essere estesa anche ad altre attività riferite a iniziative Atm sia pubbliche sia private.

### **VOLA IL PRIMO F-35 CON COMPONENTI ITALIANE**



Ha volato il primo F-35 equipaggiato con componenti alari prodotte da Alenia Aermacchi. Le componenti sono state installate a bordo del caccia Af-44, variante convenzionale, che ha compiuto il suo primo volo di controllo sull'Air force plant 4 di Fort Worth. L'F-35A sarà consegnato all'Us Air Force prima della fine di quest'anno. Alenia Aermacchi dovrebbe produrre oltre 800 ali e relative componenti destinate alla flotta globale di F-35. A gennaio intanto è partito a Cameri l'assemblaggio della prima ala completa interamente prodotta in Italia da Alenia Aermacchi e dalle Pmi coinvolte nel programma.

### **SAS, TRE NUOVI VOLI DA PISA**



Scandinavian Airlines (Sas) ha annunciato che avvierà, a partire dal mese di giugno e fino al 9 agosto prossimo, tre nuovi collegamenti dall'aeroporto di Pisa. Le nuove rotte riguarderanno Copenaghen, Oslo e Stoccolma. I collegamenti, attivi con una frequenza bi-settimanale, inizieranno a partire dal 21 giugno.

### **VISITA IN ITALIA DELLA ROYAL THAI AIR FORCE**



Il capo di stato maggiore della Royal Thai air force, Marshal Prajin Juntong, accompagnato da una delegazione di ufficiali thailandesi ha fatto visita in Italia. Dopo l'incontro a Roma con il capo di Sma, Pasquale Preziosa, la delegazione ha fatto tappa anche a Lecce, sede del 61° Stormo di Galatina. Nel corso della visita gli ufficiali hanno assistito a un *briefing* di presentazione, incentrato sulle attività del Reparto e sulla nuova filosofia addestrativa nel settore della formazione dei piloti che la Forza armata ha deciso di adottare.

### **CARPATAIR, NUOVO VOLO ROMA-LUBLINO**



A partire dal 25 aprile Carpatair collegherà Roma con Lublino. Il nuovo volo da Fiumicino per la città polacca partirà ogni lunedì e venerdì e sarà operato con velivoli Fokker 100 configurati con 100 posti. "Il volo non stop va incontro alla crescente domanda per un collegamento comodo fra Roma e la storica città della Polonia", commenta Paula Ardelean, *vice president sales* di Carpatair. L'aeroporto di Lublino è il più moderno d'Europa. Aperto a luglio 2013, è l'unico scalo polacco a disporre di un collegamento ferroviario che arriva all'interno del terminal passeggeri.

### **SUCCESSO DI AVIO PER IL TIRO AL BANCO DI POD-X**



Sul poligono francese di Saint-Jean-d'Illac, è stato eseguito con successo il primo test al banco del dimostratore Pod-X, per il quale Avio è responsabile della definizione e realizzazione dell'involucro coibentato, dell'accenditore e di gran parte del grano propellente. Pod-X è un dimostratore che ha l'obiettivo di riprodurre il comportamento del motore a propellente solido di Ariane 5. I primi risultati del tiro al banco, finanziati da Esa e Cnes, mostrano un comportamento in linea con le specifiche balistiche definite. Ciò ne consentirà l'utilizzo per lo sviluppo delle nuove versioni del lanciatore Vega e Ariane 6.

### **AIR FRANCE KLM AUMENTA LE FREQUENZE A FIRENZE**



Dopo l'apertura del volo diretto Firenze - Amsterdam, Air France Klm ha deciso di aumentare, dal 30 marzo, le frequenze, passando da 12 a 21 alla settimana. Il capoluogo fiorentino e Amsterdam saranno collegati tutti i giorni con tre voli. Sempre dal 30 marzo Air France impiegherà sulla rotta Firenze-Parigi un Airbus A318, in grado di offrire fino a 35 posti in più rispetto agli aeromobili utilizzati oggi.

### **NUOVI INVESTIMENTI PER GROTTAGLIE**



Entro la fine del 2015 saranno portate a termine la pista di rullaggio e l'allargamento del piazzale dell'aeroporto di Grottaglie per un investimento di 21 milioni di euro, a cui si aggiunge l'allargamento della strada provinciale che collega Montebiasi alla statale 7, per altri 12 milioni di euro. Ad annunciarlo il governatore Nichi Vendola e l'ad di Aeroporti di Puglia, Giuseppe Acierno. "L'intero comparto industriale dell'aerospazio - dicono da Bari - sta guardando con assoluto interesse a Grottaglie come luogo di eccellenza, per lo sviluppo delle attività cargo".

### **VOLOTEA APRE DUE NUOVI VOLI DA BARI**



La *low cost* Volotea ha annunciato che dal 1° maggio saranno operativi due nuovi collegamenti dall'aeroporto di Bari per Palermo e Catania. I voli si vanno ad aggiungere alle rotte già operate dal vettore verso Venezia, Verona, Ibiza, Palma di Maiorca, Creta, Mykonos e Santorini. Salgono così a nove le destinazioni raggiungibili dallo scalo pugliese con Volotea. "Siamo molto felici di potenziare la nostra presenza su Bari", ha detto Valeria Rebasti, commercial country manager Volotea in Italia.

### **NUOVE CONTROLLATE IN USA E GERMANIA PER SELEX ES**



Selex Es ha costituito due nuove controllate, Selex Es Inc. negli Stati Uniti e Selex Es GmbH in Germania, che incorporano alcune delle attività già svolte nei due Paesi. L'obiettivo è di sviluppare una solida base internazionale di sussidiarie che possa fornire ritorni finanziari certi e contribuire al presidio dei mercati-chiave. Selex Es Inc. è il risultato della fusione delle società statunitensi Selex systems integration Inc., Selex communications Inc. ed Eltag North America Llc. Negli Usa Selex Es mantiene Selex Galileo Inc., Sirio Panel Inc. e Lasertel. In Germania Selex Es GmbH integra la Selex systems integration GmbH e la Selex communications GmbH.

### **BANDO PER LA GESTIONE DI FORLÌ**



Scade il 6 maggio il termine per la presentazione delle offerte per la gestione dell'aeroporto di Forlì. Lo rende noto l'Enac. La concessione di gestione totale dello scalo aeroportuale di Forlì avrà una durata di 30 anni a decorrere dalla data di efficacia del decreto di affidamento della concessione adottato dal ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il ministro dell'Economia e delle Finanze.

### **VOLA IL PRIMO HH-101A CAESAR**



Ha volato il primo AgustaWestland Aw101 destinato all'Aeronautica militare italiana. L'elicottero di cui l'Italia riceverà 15 esemplari si è esibito in volo a Yeovil alla presenza del capo di stato maggiore, generale Pasquale Preziosa e del direttore generale armamenti aeronautici, generale Domenico Esposito. Con la designazione di Hh-101A Caesar, la macchina andrà progressivamente a rimpiazzare gli Hh-3 nelle operazioni Csar delle forze speciali dell'Am. In occasione dell'evento è stata anche annunciata la firma di una lettera d'intenti tra Forza armata e industria mirata alla creazione di una soluzione congiunta per l'addestramento.

### **AIR ONE CRESCE SU PISA**



Aumenta l'offerta di Air One sull'aeroporto di Pisa. Con la stagione estiva, la compagnia introduce un nuovo volo diretto tra la città toscana e Berlino, portando a 8 le destinazioni servite dal Galilei. Inoltre, da giugno Alitalia offrirà più voli sulla rotta Pisa-Roma consentendo migliori coincidenze dall'*hub* di Fiumicino. Il nuovo collegamento per Berlino sarà attivo tutto l'anno e avrà frequenza trisettimanale.

# BUSSOLA del MESE



## **IATA, IN RIPRESA IL TRAFFICO MONDIALE**



Inizio 2014 in crescita per il traffico aereo mondiale. A gennaio la domanda complessiva è cresciuta dell'8% rispetto al 2013. Il risultato migliore è stato quello delle compagnie aeree del Medio Oriente, (+18,1%), e dei vettori dell'area Asia-Pacifico, con una domanda in salita di 8 punti percentuali. Positivo infine il mercato europeo, con un incremento del 6,4%, e quello del Nord America, salito di 3,5 punti percentuali. Risultati positivi anche per il traffico delle merci. Il mese di gennaio ha registrato un incremento del 4,5%: il primato spetta nuovamente al Medio Oriente (+10,7%). I vettori europei hanno registrato un +6%. L'Asia-Pacifico ha visto un aumento del 3,8%.

## **GARUDA INDONESIA ENTRA IN SKYTEAM**



Garuda Indonesia è la ventesima compagnia di SkyTeam. Il vettore, operativo in 12 Paesi, porta un rafforzamento dell'alleanza sul Sud-est asiatico e un ampliamento del *network* complessivo dell'alleanza internazionale tra vettori, che arriva oggi a contare su 1.064 destinazioni. SkyTeam, di cui fa parte anche Alitalia, punta ad accrescere la competitività delle associate, consolidando la rete e gli *hub* e con nuove iniziative per dare vantaggi ai clienti.

## **WIA-EUROPE PREMIA UN GIOVANE TALENTO ITALIANO**



Donne, spazio e un premio a Parigi. L'associazione Women in aerospace - Europe presieduta dal neo direttore dell'Unoosa, Simonetta Di Pippo, ha conferito a Mara Branzanti lo "Student award 2013" per il suo studio sul sistema europeo Galileo. L'elemento innovativo del progetto del giovane ingegnere (dottoranda presso l'area di Geodesia e geomatica del dipartimento di Ingegneria civile, edile e ambientale della Sapienza di Roma) è stato proporre l'acquisizione di dati da ricevitori a basso costo, che potrebbero portare allo sviluppo di nuove applicazioni per il monitoraggio del territorio e per la navigazione.

## **PROCEDE L'INTEGRAZIONE DEL RADAR CAPTOR-E SUL TYPHOON**



Bae Systems ha eseguito il primo volo di un Eurofighter equipaggiato con un dispositivo che replica il radar a scansione elettronica (Aesa), di futura integrazione sul Typhoon. Il primo volo del caccia con il "vero" Captor-E è atteso, secondo quanto riferito da Bae, per il terzo trimestre del 2014. Sviluppato dal consorzio Euroradar, l'Aesa sarà integrato su tutti gli Efa di Tranche 3 per le aeronautiche di Italia, Germania, Spagna e Regno Unito.

## **PRIMO VOLO PER L'MSA DELLA BOEING**



Il dimostratore del Maritime surveillance aircraft (Msa) della Boeing ha completato il primo volo, finalizzato a verificare l'aeronavigabilità del sistema. La piattaforma è progettata per missioni di ricerca e soccorso, antipirateria e controllo delle coste. Per il test, durato quattro ore, è stato utilizzato un Bombardier Challenger 604 adattato alla configurazione Msa. Altre prove saranno condotte nei prossimi mesi. Msa utilizza le tecnologie sviluppate da Boeing per il programma P-8A Poseidon. La configurazione base prevede tra le altre cose un radar multi-modale Aesa, sensori elettroottici all'infrarosso e un sistema di identificazione automatico.

## **SINGAPORE PRENDERÀ IN FLOTTA SEI A330 MRTT**



Airbus defence and space fornirà alla Singapore Air Force (Rsaf) sei A330 Mrtt. La Repubblica di Singapore è il sesto cliente del *tanker* di Airbus, dopo Australia, Arabia Saudita, Emirati Arabi Uniti, Regno Unito e India, in fase finale nelle negoziazioni per l'acquisto di sei velivoli. Attualmente sono 17 i *tanker* in servizio con quattro delle nazioni *partner* del programma.

### **CRESCERE LA FLOTTA DI AIR CANADA**



Quest'anno la flotta Air Canada supererà i 200 aerei, 359 con la flotta regionale. La flotta raggiungerà i 200 aerei entro il 31 dicembre, compresa Air Canada *rouge*, che dal 2013 collega Venezia con Toronto. Per i voli verso le destinazioni regionali in Canada e negli Stati Uniti, Air Canada dispone di altri 159 aerei regionali, operati dai *partner* regionali, tra cui Jazz e Sky Regional. Dopo il 777-300ER, il 2014 sarà l'anno del 787. Entro l'anno entreranno in flotta i primi sei aerei e saliranno a 20 entro il 2016. Nel 2015 la flotta di A320 e A321 crescerà invece fino a 61 esemplari. Il balzo successivo sarà fatto con l'introduzione del nuovo Boeing 737Max. Air Canada intende acquistare fino a 109 velivoli in corso di sviluppo.

### **SRILANKAN IN ONEWORLD**



SriLankan Airlines entrerà in Oneworld, diventando il primo vettore del subcontinente indiano all'interno dell'alleanza. Con l'ingresso di SriLankan, che segue Tam e Us Airways, aggiunge altre due nuove destinazioni al *network* globale, grazie ai collegamenti verso Hambantota, in Sri Lanka, e Tiruchirappalli in India.

### **PRESENTATO IL PZL 130 ORLIK MPT**



Airbus defence and space ha presentato il Pzl 130 Orlik Mpt (Multi purpose trainer), nuova versione del velivolo militare da addestramento costruito in Polonia. Si tratta di uno sviluppo dell'Orlik Tc II Garmin già in servizio con l'aeronautica polacca. L'aggiornamento, basato sull'integrazione del *glass cockpit*, incrementa le opportunità di utilizzo nel campo dell'addestramento militare, includendo sia l'addestramento tattico-basico sia l'avviamento all'addestramento per il combattimento. L'Orlik sarà posizionato nel mercato internazionale.

### **NASCE AIRBUS INDIA**



Airbus ha creato la sussidiaria Airbus India. La nuova società avrà due sedi una a Delhi e l'altra a Mumbai e includerà in un'unica organizzazione strategia, servizio ai clienti e *procurement*. Amministratore delegato sarà Srinivasan Dwarkanath, mentre Charles Champion sarà il presidente. Oggi le compagnie aeree indiane operano oltre 170 velivoli Airbus. Il costruttore detiene per le vendite una quota di mercato superiore al 60% così come per nuovi ordini registrati dal 2005.

### **SPICEJET ORDINA IL MAX**



Boeing e SpiceJet, compagnia *low cost* indiana, hanno annunciato un ordine per 42 737 Max 8, da consegnare a partire dal 2018. La commessa, già presente nel portafoglio del costruttore, ha un valore di 4,4 miliardi di dollari a prezzi di listino. SpiceJet, che con quest'ordine diventa il primo cliente indiano per questo velivolo, ha ordinato da Boeing 90 velivoli, 31 dei quali già consegnati, inclusi oltre al Max il 737-800 e il 737-900. Lo sviluppo del Max prevede il primo volo nel 2016, con consegne a partire dall'anno successivo. Il programma ha accumulato oltre 1.800 ordini.

### **QUATTRO A320CEO PER SAUDIGULF**



SaudiGulf, nuovo vettore dell'Arabia Saudita di proprietà di Abdul Hadi Al Qahtani Group of Companies ha firmato con Airbus un ordine fermo per 4 A320ceo, da consegnare nel 2015. I velivoli saranno equipaggiati con Sharklet. La compagnia che opera voli domestici e internazionali pensa di iniziare a operare da Dammam nel primo trimestre del 2015 per poi aggiungere Riyadh e Jeddah.

### **IN MESSICO IL SESTO SUPERJET 100 DI INTERJET**



È arrivato in Messico il sesto Superjet 100 di Interjet. L'aereo, Msn 95038, sviluppato e costruito da Sukhoi civil aircraft company (Scac) in collaborazione con Alenia Aermacchi è uscito dagli *hangar* di SuperJet International di Venezia-Tessera. La flotta di Ssj100 di Interjet ha accumulato circa 4mila ore di volo, che si vanno a unire alle oltre 40mila di tutti i velivoli operativi. In fase di completamento il settimo Superjet 100, che sarà consegnato a breve. Interjet ha ordinato 20 Ssj100 nella configurazione da 93 posti, a cui si aggiungono 10 opzioni.

### **LA BASE DI LUKE RICEVE IL PRIMO F-35**



Il primo Lockheed Martin F-35 assegnato al 56° Fighter Wing è stato ufficialmente consegnato in Arizona: un F-35A, Lf 5030, il primo dei 144 caccia a decollo convenzionale destinati alla base. Consegnato anche il 35esimo F-35 dell'Air Force. Nel 2015, la Afb di Luke ospiterà la formazione di piloti della Air Force e poi quella dei piloti internazionali destinati allo schieramento sul campo con unità di combattimento dislocate in tutto il mondo. La base di Luke è la seconda base in Arizona a ospitare attività di volo dell'F-35 dopo Yuma, nel 2012.

### **QUATTRO ATR 72-500 PER ETIHAD REGIONAL**



Etihad Regional ha annunciato un accordo con Atr, tramite il lessor Nac, per quattro Atr 72-500, da consegnare tra aprile e giugno. Il vettore regionale - parte del gruppo Etihad - opera attualmente con 8 turboprop da 50 posti Saab 2000. L'annuncio di oggi segna l'inizio del piano di espansione della flotta. L'Atr è l'aereo giusto per il nostro intento di attivare più rotte e frequenze. Ha bassi costi per posto-chilometro e per manutenzione e permette di operare in ogni condizione". Ha detto Maurizio Merlo, ceo Etihad Regional. Il vettore ha già iniziato le procedure di reclutamento equipaggi e prevede di assumere 40 persone per operare i nuovi velivoli. Inoltre entro breve porterà a 115 il numero dei piloti.

### **INIZIATO L'ASSEMBLAGGIO DELL'A320NEO**



Airbus ha iniziato a Tolosa l'assemblaggio finale del primo A320neo, New Engine Option, unendo insieme, le sezioni anteriore e posteriore di fusoliera, rispettivamente prodotte a St. Nazaire e Amburgo. Il velivolo dovrebbe fare il suo debutto già entro il quarto trimestre del 2014 e per l'anno successivo entrare in servizio.

### **BILANCIO POSITIVO PER LE COMPAGNIE USA**



A dicembre il numero dei passeggeri trasportati dalle compagnie aeree statunitensi, oltre 62,5 milioni, risulta in crescita del 6,1% rispetto al 2012. A registrare dati positivi non è solo il mercato interno (+6,2), ma anche quello internazionale che ha chiuso a +5,9%, con oltre 8,2 milioni di passeggeri trasportati. Bene anche l'andamento dell'intero anno, con oltre 743,1 milioni di passeggeri (+0,9%). Anche in questo caso il risultato migliore si è avuto nel mercato internazionale, con un +3,3%, mentre la domanda interna è aumentata di 0,5 punti percentuali.

### **LA TURCHIA FIRMA CON SIKORSKY PER L'UTILITY HELICOPTER**



La Turchia ha firmato il contratto con Sikorsky per l'acquisizione di 109 elicotteri S-70 Black Hawk, per un valore di circa 3,5 miliardi di dollari. Sikorsky si era aggiudicata la gara per il "Turkish Utility Helicopter" nel 2011, battendo l'AW149 di AgustaWestland. L'elicottero sarà denominato T-70 e verrà prodotto da Turkish aerospace industries. Le consegne inizieranno nel 2018. Coinvolte nel programma di produzione anche Aselsan per la *suite* avionica e Alp Aviation per delle componenti dinamiche.

# COSA SI MUOVE NEGLI SCALI ITALIANI

MICHELA DELLA MAGGESA

*Molti gli incontri che l'Ente nazionale aviazione civile ha realizzato recentemente per fare il punto sull'attuazione degli investimenti da parte delle società di gestione dei principali aeroporti italiani. Il quadro emerso è abbastanza confortante, con investimenti risultati sostanzialmente in linea con quanto programmato, nonostante la non facile congiuntura economica che ha colpito l'intero comparto*

La necessità che le società di gestione realizzino al più presto tutti gli investimenti previsti dai piani di sviluppo degli aeroporti è una priorità per l'Ente nazionale aviazione civile (Enac), che in questo periodo sta effettuando controlli stringenti sulle società di gestione, "non solo sugli aspetti relativi alla sicurezza, ma anche sull'attuazione degli investimenti che non possono essere più rimandati, per evitare che il sistema Paese rimanga indietro rispetto all'Europa". Per realizzare gli investimenti, poi, per molte società di gestione sarà necessario, evidenzia l'Ente - attuare una riqualificazione, anche attraverso processi di cessione del capitale che portino all'interno delle compagnie sociali partner industriali privati. Ma a che punto sono gli investimenti nei principali aeroporti nazionali, dopo la firma per alcuni di essi dei contratti di programma? La risposta è stata data dalla stessa Enac, che in questi mesi ha

condotto e fissato alcuni incontri con le società di gestione per avere un quadro certo della situazione. Il contratto di programma disciplina i vari aspetti del rapporto tra lo Stato e la società che gestisce uno scalo e rappresenta lo strumento di regolazione tariffaria per l'utilizzo delle infrastrutture aeroportuali. Oltre a questo permette il riscontro da parte dell'Ente regolatorio dell'attuazione del piano di investimenti, del piano della qualità e della tutela ambientale, che la società di gestione si impegna a realizzare durante il periodo contrattuale. Il contratto stabilisce, pertanto, quelli che sono impegni reciproci che le parti devono onorare. Il mancato rispetto degli obblighi potrebbe comportare sanzioni nei confronti della società di gestione.

Per quanto riguarda il primo aeroporto del Paese, il "Leonardo da Vinci", Aeroporti di Roma, la situazione su questo fronte sta procedendo bene, con investi-

## **CALA IL TRAFFICO SUGLI AEROPORTI NEL 2013**

Nel 2013 sugli aeroporti italiani sono transitati 143.510.334 passeggeri con una flessione dell'1,7% sul 2012. Lo ha reso noto l'Enac. Nella graduatoria al primo posto c'è Fiumicino, con 35,9 milioni di transiti (-2,2%), seguito da Malpensa, a quota 17,8 milioni di passeggeri (-3%) e Linate, con un traffico a 17.781.144 transiti (-2,1%). Al quarto e quinto posto Bergamo-Orio al Serio e Venezia che, in controtendenza, segnano dati in crescita di 0,9 e 2,7 punti, rispettivamente con 8,9 e 8,32 milioni di passeggeri. Bene anche Catania, in crescita del 2,6% e Ciampino che, con 4,74 milioni di passeggeri, chiude il 2013 a +5,7 punti percentuali.

## Enac con la Faa per il volo suborbitale

Lo scorso 12 marzo, a Washington, nella sede dell'Ambasciata d'Italia negli Stati Uniti, è stato firmato un Memorandum di cooperazione tra l'Enac e la Faa per lo sviluppo del trasporto commerciale sub-spaziale. Il *memorandum* riguarda l'elaborazione della normativa nazionale sui temi della ricerca e dello sviluppo dei voli commerciali suborbitali. Grazie a esso, di cui l'Enac in veste di prima autorità per l'aviazione civile europea si farà promotore presso le altre autorità comunitarie, tra qualche anno sarà possibile collegare, ad esempio, la costa est degli Stati Uniti con l'Italia in un'ora circa. Inizialmente i collegamenti interesseranno il trasporto merci per prevedere poi un ampliamento. "La sperimentazione di voli suborbitali, che verrà avviata grazie a questo accordo di cui sono particolarmente orgoglioso, apre scenari di rilievo per l'intera industria italiana, con un

alto potenziale di business internazionale: in pochi anni potrebbe aprirsi un mercato enorme, in grado di rivoluzionare il commercio internazionale". L'Italia è stata scelta come primo Paese europeo per la realizzazione di normativa armonizzata con quella americana in quanto già da diversi anni tra i due Paesi vi è una forte sinergia in ambito spaziale, grazie anche alla fiorente collaborazione con l'industria nazionale. Il ruolo dell'Enac, che si inserisce quale organismo di regolazione del settore dell'aviazione nazionale, nell'ambito di un accordo governo-governo, è proprio quello di elaborare e attuare delle norme *ad hoc* per la sperimentazione dei voli suborbitali, con l'obiettivo di arrivare alla fine del percorso ad avere regole comuni tra l'Europa e gli Stati Uniti. Per l'attuazione del *memorandum* di cooperazione, in ambito nazionale saranno coinvolti l'Aeronautica

militare, che ha interesse a sviluppare *know-how* nelle operazioni di volo suborbitali condotte tra i 20 e i 120 km di quota - con la quale è stata firmata una Lettera d'intenti per definire i criteri e le modalità per lo sviluppo della cooperazione nel settore del volo suborbitale e dell'aerospazio - l'Agenzia spaziale italiana, vari organismi di ricerca e gruppi industriali già attivi nel settore aerospaziale. L'ambasciatore italiano negli Usa, Claudio Bisogniero, ha sottolineato il ruolo fondamentale che il settore privato sta acquisendo nel volo spaziale e ha evidenziato l'importanza dell'intesa Enac-Faa nel favorire collaborazioni tra le imprese in questo ambito. In Usa molte compagnie private stanno già effettuando sperimentazioni e voli operativi a quote superiori a quelle comunemente utilizzate dall'aviazione civile.

menti "risultati in linea - fa sapere Enac - con quanto programmato, salvo limitati scostamenti determinati da cause esterne, non dipendenti dalla società di gestione". A poco più di un anno dalla firma del contratto di programma (dicembre 2012) tra l'Enac e AdR, l'Ente ha infatti organizzato un incontro con i vertici della società per fare il punto sui risultati emersi dal monitoraggio, che l'Enac ha condotto sugli investimenti realizzati secondo quanto previsto dal piano di investimenti contenuto nel contratto.

L'Enac ha preso atto dell'impegno profuso da AdR nelle attività di pianificazione e gestione dei cantieri per la realizzazione dei lavori nel corso del 2013, e dei primi interventi di aggiornamento e ristrutturazione dei servizi infrastrutturali. Nell'evidenziare che la fase iniziale del programma di investimenti è prevalentemente orientata ad aumentare il livello qualitativo dei servizi offerti, l'Ente ha

stimolato AdR a mettere in atto tutte le azioni volte ad accelerare la realizzazione completa del programma di investimenti e delle opere connesse, nonostante la congiuntura economica non favorevole. Promossa anche la Sea. Enac ha rilevato che gli investimenti attuati sono in linea con quanto programmato e, contestualmente ha preso atto dell'impegno assunto dalla società nella realizzazione dei lavori previsti per l'Expo 2015 entro i tempi, nonché degli altri interventi di riqualificazione dei servizi infrastrutturali ai passeggeri.

Un sostanziale allineamento delle attività in corso d'opera da parte della società di gestione con quelle oggetto dal contratto è stato riscontrato anche per la società di gestione dello scalo di Venezia, Save, i cui vertici sono stati incontrati il mese scorso. Anche in questo caso l'Ente ha verificato con soddisfazione "un sostanziale allineamento delle attività in

### ADR

Aeroporti di Roma è impegnata ad accelerare i primi interventi di aggiornamento e ristrutturazione dei servizi infrastrutturali

### SAVE

Save, l'aeroporto di Venezia, guadagna il primo posto tra gli aeroporti italiani e tra i primi scali in Europa; i vertici di Aeroporto di Genova Spa percorrono la strada della privatizzazione dello scalo

### GALILEI E VESPUCCI

Corporación América, il gruppo multinazionale argentino, ha lanciato un'Opa sul "Galilei" di Pisa e sul "Vespucci" di Firenze con l'obiettivo di promuovere l'integrazione e lo sviluppo del sistema aeroportuale toscano



corso d'opera da parte della società di gestione con quelle oggetto dal contratto. Riscontrato solo "un leggero scostamento" con il programma previsto, determinato nella fase iniziale a causa della "necessità di definire alcuni passaggi burocratici che non dipendono né dall'Enac, né dalla Save". L'Enac si augura che questi aspetti procedurali vengano resi più fluidi. Infatti, se da una parte gli investimenti aeroportuali sono governati dallo strumento contrattuale tra l'Enac e le società di gestione che sono quindi vincolate al rispetto degli impegni, dall'altra parte gli investimenti costituiscono un beneficio complessivo "non solo per lo sviluppo dello scalo e del territorio - rende noto Enac -, ma a favore della crescita dell'intero comparto del trasporto aereo e, di conseguenza, del sistema Paese. Da sottolineare poi che durante l'incontro con Save, l'associazione AcI World (Airport Council International) che riunisce i principali aeroporti mondiali (solo in

Europa raggruppa oltre 450 scali in 44 Paesi), ha realizzato delle verifiche con parametri applicati in tutto il mondo, dalle quali è emerso che, grazie alla qualità dei servizi offerti da Save, l'aeroporto di Venezia si colloca al primo posto tra gli aeroporti italiani e tra i primi scali in Europa. Per l'aeroporto di Venezia, il prossimo incontro di verifica sulle attività in essere e in particolare sugli investimenti, è fissato per la fine del mese di giugno, mentre a marzo sono stati incontrati i vertici della Gesap, società che gestisce l'aeroporto di Palermo, con un esito favorevole e i responsabili di AdF e Sat, rispettivamente società di gestione degli scali di Firenze e di Pisa. Obiettivo dell'incontro, la discussione dei piani di sviluppo dei due aeroporti, secondo la logica di realizzazione di un sistema aeroportuale di interesse nazionale. Da sottolineare poi che su Pisa e Firenze il gruppo multinazionale argentino Corporación América ha recentemente lanciato un'offerta

## L'aeroporto di Verona si espande

Continua il piano di potenziamento infrastrutturale dell'aeroporto di Verona. La società che gestisce gli aeroporti di Verona e Brescia, la Catullo Spa, ha firmato a marzo un accordo con il ministero della Difesa per l'acquisizione in concessione dell'area denominata "Margherita Nord", che renderà possibile l'espansione e la riorganizzazione degli spazi aeroportuali, sfruttando a partire dal 1 luglio 2014 l'area di 50 ettari, oggi utilizzata dall'Aeronautica militare. L'area si trova a nord-ovest rispetto ai due terminal. In occasione della firma, da parte del presidente della Catullo, Paolo Arena e dell'amministratore delegato di Difesa Servizi Spa, Lino Girometta, in rappresentanza della Difesa, sono state anche illustrate dal suo direttore generale, Carmine Bassetti, le linee di sviluppo infrastrutturale per il potenziamento dello scalo e i vantaggi in termini di potenziamento della capacità e dell'efficienza delle strutture aeroportuali, che saranno determinate dall'acquisizione dell'area. "Stiamo lavorando allo sviluppo dell'aeroporto di Verona sia dal punto di vista del commerciale *aviation* che infrastrutturale". Ha dichiarato Paolo Arena. "Recentemente abbiamo annunciato l'apertura di nuovi voli nazionali e internazionali dalla prossima stagione estiva. Germanwings inizierà a operare voli per Berlino, Colonia, Amburgo. Air One ha recentemente annunciato l'apertura della base al Catullo dal 1° giugno e

voli per Catania, Palermo, Barcellona, Parigi e Tirana. Solo per citare alcune delle novità più recenti. Inoltre, come conferma l'accordo con Difesa Servizi, stiamo lavorando anche al potenziamento dell'infrastruttura. Con la stessa determinazione - ha aggiunto - stiamo lavorando sull'aeroporto di Brescia, nonostante le questioni legali che ne rallentano lo sviluppo". Poco tempo fa infatti il Tribunale amministrativo regionale di Brescia, in base a un ricorso presentato dalla Sacbo, società di gestione dell'aeroporto di Bergamo, ha di fatto annullato il decreto ministeriale che aveva affidato la gestione dell'aeroporto di Brescia-Montichiari alla Catullo. Il Tar ha deciso che una simile assegnazione può essere fatta solo attraverso una gara pubblica, ordinando di aprirne una secondo le regole comunitarie e nazionali. "La scorsa estate - ha spiegato il presidente Arena - abbiamo presentato il progetto del polo del nord-est, che riguarda gli aeroporti di Verona e Brescia gestiti dalla Catullo e Venezia e Treviso, gestiti dalla Save Spa, anticipando gli indirizzi del ministro Lupi, che indicano nelle aggregazioni la soluzione per sviluppare il trasporto aereo in Italia. Il progetto del polo del nord-est, facendo lavorare in modo complementare ed efficiente gli aeroporti, sfrutta le potenzialità e le sinergie espresse dal raggruppamento, accelerando lo sviluppo di ciascuna infrastruttura e rispondendo in modo adeguato alla

domanda attuale e futura di traffico del territorio. La *catchment area* dell'area del nord-est comprende circa 15 milioni di abitanti, esprime Pil pro capite tra i più alti d'Europa e una produzione con un *export* secondo solo a quello della Germania. Un'area equivalente per caratteristiche alle aree metropolitane europee". Intanto l'espansione in un'area di 50 ettari, consentirà di riorganizzare in modo più efficiente l'area tecnico-operativa e quella per l'accoglienza dei passeggeri. Fino a ora le aree, per "carenze infrastrutturali e di spazi - fa sapere la società di gestione -, non sono state omogeneamente collocate, limitando sia la capacità operativa dell'aeroporto sia la qualità di *comfort* e servizi ai passeggeri". Il risultato fino a ora era di una compressione degli spazi operativi. Concentrando l'area tecnica e operativa in Margherita Nord si otterrà un duplice beneficio: si risolverà il problema di congestione delle aree di manovra, soprattutto nelle fasi di picco di traffico e, dato lo spostamento dell'area tecnica, si libereranno spazi, che saranno destinati all'accoglienza dei passeggeri, a servizi ed esercizi commerciali che genereranno *revenue* aggiuntive per la società. Sarà ad esempio possibile ricavare un terminal per l'aviazione generale, con *stand* dedicati, oltre a consentire lo sviluppo degli spazi commerciali secondo il piano di espansione dell'aeroporto.

---

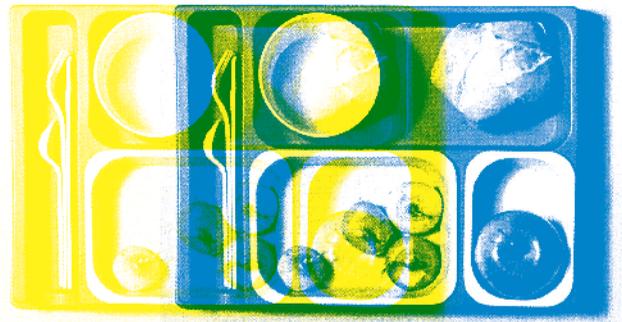
pubblica di acquisto (Opa). a oggi la multinazionale argentina detiene il 33,4% dell'aeroporto di Firenze (AdF) e il 27,3% dell'aeroporto di Pisa (Sat). Con le operazioni sul "Galilei" di Pisa e il "Vespucci" di Firenze, "Corporación América - si legge in una nota - ha l'obiettivo di promuovere l'integrazione e lo sviluppo del sistema aeroportuale toscano composto dagli aeroporti di Pisa e Firenze". Corporación América intende "promuovere una gestione unica dei due poli aeroportuali anche tramite operazioni di integrazione industriale e/o societaria come previ-

sto nel Piano nazionale degli aeroporti, che prevede l'inserimento dei due scali tra gli aeroporti di interesse nazionale strategico, a condizione che si realizzi una gestione unica. Sempre in merito alle procedure di privatizzazione societaria, Enac ha incontrato i vertici di Aeroporto di Genova SpA. Nel corso della riunione è stato verificato il percorso da seguire per la privatizzazione dello scalo, che per le società di gestione totale prevede la competenza del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e l'intervento di Enac per l'attività istruttoria.

---

# FOODforFLIGHT

GREGORY ALEGI



## Tutta colpa del Beaujolais

Parigi, 1957. Quinto piano di rue de Rome 35. La stanza guarda sulla storica Gare Saint Lazare. Dentro, André Gréard e una dozzina di piloti di linea armati di lamette si affannano attorno a una pila di riviste dalla copertina gialla. Ciascuno afferra una copia, la sfoglia e poi, con un gesto rapido e deciso, taglia una sola pagina senza danneggiare le altre. Poi, altrettanto abilmente, richiude la rivista, controlla che tutto sia perfetto e passa alla successiva. È l'unico modo di salvare il primo numero di *Icare*, la nuova rivista appena lanciata dal Syndicat national des pilotes de ligne e destinata, grazie al benevolo sostegno della compagnia, a essere distribuita anche ai passeggeri Air France. Poche ore prima, quando il presidente del Snpl, Pierre Chanoine gli aveva portato la prima copia, l'amministratore delegato Louis Lesieux aveva trasalito. "Impossibile! Ma perché l'avete messo?", aveva urlato alzando le braccia al cielo. "Così proprio non va. Questa rivista non può salire sui nostri aerei". In copertina il leggendario (e sfortunato) volatore Icaro campeggiava nudo, con gli attributi in bella vista. Colpa sua? Timore della reazione di qualche benpensante, negli anni in cui Hollywood faceva dormire le coppie sposate in letti separati? No. A preoccuparlo era la vignetta muta a pagina 23, nella quale Joseph de Joux scherzava senza parole sul rifornimento di carburante. Il disegno mostrava un piazzale aeroportuale affollato di aerei, tutti

a elica dato che i servizi intercontinentali con i jet inizieranno solo nel 1958. A ogni compagnia di bandiera era abbinata la società petrolifera nazionale. L'inglese Bea si serviva da un'autobotte marcata Bp, l'olandese Klm da quella Shell, l'americana Twa da Esso e Caltex. Per capirci, se ci fosse stata l'Alitalia le sarebbe toccato il cane a sei zampe dell'Agip. Poi, la stoccata: il muso dell'aereo Air France stava per attaccarsi a una pompa di... Beaujolais! "Va bene essere spiritosi, ma voi capirete il danno che questa vignetta causerebbe all'immagine della compagnia di bandiera!", aveva detto gravemente Lesieux. "Sarebbe come dichiarare che i nostri piloti vanno ad alcool. Immaginate la reazione dei passeggeri inglesi e americani! I nostri concorrenti ci andrebbero a nozze. Mi spiace, ma non se ne fa niente". Chanoine era sbiancato. "Non vi preoccupate", era intervenuto Gréard. "So come eliminare la pagina senza danneggiare le altre". "Allora va bene", aveva chiuso secco Lesieux. A Gréard, che come segretario generale del Snpl nella rivista aveva solo un ruolo amministrativo, toccò organizzare la *corvée* di piloti-censori. Sui numeri successivi Icaro diventò più pudico. Del numero censurato una sola copia intatta: quella conservata da Gréard, che nel 2007 svelò l'episodio e pubblicò la vignetta sul numero 200 di *Icare*. Per i piloti vale ancora la regola di "Twelve hours from bottle to throttle", cioè di un intervallo di 12 ore tra l'assunzione di bevande alcoliche e il pilotaggio. Il Beaujolais vola tranquillamente. Ma solo per i passeggeri...

### BEAUJOLAIS-VILLAGES "VIEILLES VIGNES" DI MOMMESSIN

Nel 1957 per "Beaujolais" si intendeva probabilmente il Nouveau o l'intera zona vitivinicola del Beaujolais. Si trattava in ogni caso di vini difficilmente bevibili oltre i dieci anni e che, quando lo sono (come il Juliéas Albert Thierry 1957) costano oggi oltre 220 euro.

Una valida alternativa contemporanea è il Beaujolais-Villages "Vieilles Vignes" di Mommessin, dove "Villages" indica vigne di oltre 40 anni in zone non "Bas Beaujolais", ma con un processo di fermentazione semi-carbonica (30-40% tradizionale, il resto carbonica). L'annata 2013 si acquista a meno di 10 euro.

Colore: rosso rubino acceso, con unghia violacea.

Bouquet: fragrante nei sentori vegetali e di piccoli frutti di bosco.

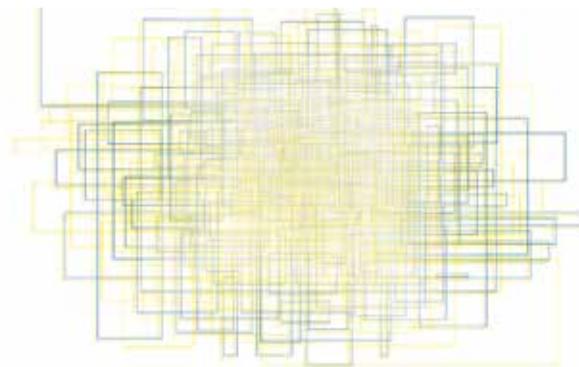
Corpo: sorso agile e fresco, poco tannico, con ritorni fruttati nel finale.

Si accompagna a piatti di pesce strutturati, piccione e selvaggina da penna, formaggi freschi di capra. Servire a 14-16 °C.

Consulenza enologica di Pier Giorgio Paglia

# CYBERnetics

MARCO ANDREA CIACCIA



## Quando il gioco si fa duro...

Crimea, Egitto e Siria, sono esempi delle ultime guerre cognitive in cui a combattersi non sono più isolati regimi “rogue” (secondo la definizione bushiana) contro una vasta “comunità internazionale” – sinonimo di alleanza euro-americana con la benevola neutralità degli emergenti – ma un complesso e articolato sistema di alleanze cibernetico-mediatiche che passa per medie potenze regionali, erode e scava nel monopolio euroamericano e ne riduce la capacità di manovra. Il copione libico, in cui il fuoco informativo ha messo fuori gioco preventivamente l'avversario isolandolo non si ripete con la stessa meccanicità nella fase di squilibrio multipolare dove a dominare è la complessità organica, quasi biologica, di relazioni che mancano di un centro ordinatore. Ne è controprova l'eterno cuore energetico multipolare, cartina al tornasole dei nuovi rapporti di forza, il Golfo, dove sono in corso i ri-schieramenti di Iran, Turchia, Arabia Saudita e Israele, secondo dinamiche economiche e militari che si ramificano nel Mediterraneo orientale, via Egitto e Libia, fino a lambire l'Italia – la quale, in quanto potenza regionale, non potrà esimersi da una riflessione sul cambiamento in corso e sugli impatti per la sua sicurezza.

Non tutti questi eventi sono controllati o controllabili dagli Stati Uniti, e una certa dose di “sorpresa” avvertita da Washington rispetto agli ultimi sviluppi non è frutto di limiti soggettivi di un personale politico-militare che è e rimane di prim'ordine, ma di dinamiche geopolitiche che ormai in modo autonomo irrompono anche sul piano informativo e scombinano i processi cognitivi dominati dalla filiera tecnologica Usa. Un certo ottimismo economico ed energetico (i 5

anni di ininterrotta ripresa di Wall Street, il boom dello *shale gas*) ha al tempo stesso offuscato e accumulato le contraddizioni esplose nelle ultime settimane. La realtà è che cambiano i segnali di sfida, vengono a mancare i codici per decifrarli e dunque diventa sempre più importante che gli alleati regionali siano presenti con loro autonome visioni per integrare il quadro generale. In questo quadro molti analisti Usa parlano di “fine delle grandi strategie”, ma potrebbe essere una forzatura, anche perché Washington una grande strategia ce l'ha ed è il pivot asiatico (che per inciso, offre una sponda a un asse Cina-Usa per controbilanciare un'alleanza Russia-India). Misurato su questa scala, il potenziamento cibernetico offensivo non è prioritario. Necessità di ricorrere costantemente all'effetto sorpresa, cambiamento continuo del quadro tecnologico, elusività del contributo sul campo fanno dire perfino a un esperto scientifico come Martin Libicki del Rand che la “guerra cibernetica non avrà e non dovrà avere un suo grande stratega”. Insomma, in un mondo resiliente non si potranno più abbattere (o forse nemmeno indebolire) i nemici solo a colpi di *infowar* o di bit.

E con un'opinione pubblica americana non certo convinta della buona gestione della filiera Nsa-US Cyber command – e una comunità strategica ormai consapevole che mezzi ipersofisticati di pressione tecnologica e mediatica non riescono a invertire o fermare spinte militari di natura strategica classica fondate su interessi sovrani fondamentali – è probabile che l'idea, talvolta accarezzata in ambienti militari occidentali (ma anche in alcuni settori cinesi), di una *cyber-strategy* che si sviluppa in autonomia, e che quasi risolve i problemi delle altre armi, tramonti definitivamente.

# La mia sfida nella space diplomacy



## Simonetta Di Pippo

Astrofisica, direttore dell'Unoosa - United nations office for outer space affairs. Già direttore del Volo umano nell'Agenzia spaziale europea

**< La sua nomina a direttore dell'Unoosa interviene in un momento di grande fermento in campo spaziale, come affronterà questa sfida?**

> È certamente un forte motivo di orgoglio essere riuscita a conquistare questo importante traguardo. È probabilmente necessario ripensare alle attività spaziali in chiave più moderna, per affrontare al meglio le sfide del Terzo millennio. L'Onu ha un compito ancora più importante in questa fase, e sono felice di poter svolgere la mia funzione di direttore dell'Unoosa proprio in questo momento, soprattutto guardando agli affascinanti temi legati alla *space economy*.

**< Che ruolo ha oggi il nostro Paese all'interno della comunità spaziale internazionale? E su quali programmi è necessario che il nostro Paese si concentri?**

> L'Italia ha sempre giocato un ruolo molto importante nello scenario europeo e mondiale. Basti ricordare a tale riguardo che l'Italia lanciò il primo satellite in orbita nel 1964, dalla piattaforma Santa Rita, nella

base San Marco in Kenya, grazie alla capacità e lungimiranza del Prof. Broglio. L'anno in corso, quindi, segna i 50 anni dal primo evento spaziale italiano. Il Paese ha poi continuato ad avere un ruolo preponderante anche successivamente, sia con il suo contributo all'Agenzia spaziale europea sia attraverso i suoi importanti programmi nazionali e in collaborazione bilaterale. Mantenere, e anzi, rafforzare una evidente capacità tecnologica nel settore però richiede che lo spazio sia considerato strategico per il Paese e che ci sia di conseguenza un'attenzione ai relativi investimenti. Vale per l'Italia quello che vale generalmente nel settore spaziale: è opportuno investire da un lato sui programmi applicativi, telecomunicazioni, navigazione satellitare e osservazione della terra, al fine di mettere sempre di più al servizio del cittadino l'utilizzo del dato spaziale. Dall'altro, non si può e non si deve dimenticare che il progresso è legato alla ricerca, e occorre quindi mantenere alta l'attenzione alla scienza e all'esplorazione. Una politica bilanciata di investimento

su questi due filoni è indispensabile per un Paese come l'Italia.

**< Lei è stata responsabile del Volo umano dell'Esa in un recente passato. Qual è a suo avviso lo stato dell'arte nei confini dell'Europa?**

> Come direttore del Volo umano dell'Esa mi sono occupata di molte attività diverse, anche se ovviamente complementari tra di loro. Il compito principale è di mantenere e far funzionare al meglio la Stazione spaziale internazionale, il più grande laboratorio spaziale mai realizzato che orbita a circa 400 km sopra le nostre teste, abitato permanentemente dal 2009 da 6 astronauti di diverse nazionalità. La Iss va rifornita di tutto ciò che è necessario e ciò avviene attraverso la realizzazione e il lancio di veicoli cargo, che dopo aver assolto il loro compito, vengono fatti rientrare in modo distruttivo nell'atmosfera. E poi, grande attenzione è posta alle attività di preparazione di un programma di esplorazione umana del Sistema solare, in collaborazione con molti altri Paesi a livello mondiale. In sostanza,

**Da poche settimane c'è più Italia nello spazio. Il nuovo direttore dell'Unospa è Simonetta Di Pippo, che raccoglie il testimone in un momento di grande fermento per l'avvento della *space economy* e per le prossime sfide mondiali (il pianeta Marte). Pur facendo parte di quella cerchia di *space diplomacy*, in grado di far collaborare Paesi che in altri ambiti non riescono, il direttore, dalla sede di Vienna, stimola l'Italia: mantenere una evidente capacità tecnologica richiede che lo spazio sia considerato strategico per il Paese e che ci sia di conseguenza un'attenzione ai relativi investimenti**

l'approccio che si usa in questi programmi è di estrema collaborazione internazionale. E anche questo è un aspetto molto importante del nostro lavoro: si è sviluppata infatti negli anni quella che viene definita a ragione la *space diplomacy*, in quanto nel settore spaziale si procede spesso con collaborazioni tra Paesi che mostrano più difficoltà a cooperare in altre aree.

**< Sempre nell'ambito del volo umano, come vede la possibilità di una missione su Marte? E con che tempi?**

> Per la realizzazione di una missione di esplorazione verso Marte molte delle principali agenzie spaziali stanno lavorando, sia singolarmente sia in collaborazione su scala globale, per definire una *roadmap* che consenta di stabilire anche quali tecnologie è necessario sviluppare per affrontare questa sfida. I tempi sono legati anche all'interesse dei vari governi a investire in questo ambito, perché, come mi piace ricordare spesso, gli Usa impiegarono solo otto anni per andare sulla Luna

dal momento in cui la missione fu annunciata. Quando c'è la volontà politica, grandi imprese che sembravano impossibili, possono essere realizzate anche in meno di un decennio. Il 2030 cioè, in linea di principio, non è una data impossibile per una missione internazionale di esplorazione di Marte. Basta crederci, politicamente, e farlo assieme, l'umanità intera, perché questo è quello che serve per andare al di là dei confini della Terra ed esplorare il sistema solare intorno a noi.

**< Lei è anche presidente e cofondatore di Women in aerospace Europe (Wia-E). Perché ha sentito l'esigenza di creare un'associazione di questo tipo?**

> Avevo sempre lavorato con base in Italia, all'Asi, pur viaggiando molto. Quando sono stata nominata direttore del Volo umano dell'Esa mi sono trasferita in Olanda. In Italia ero stata al centro di un paio di episodi "gravi" di discriminazione di genere, ma ho sempre considerato ciò come uno dei tanti problemi che si possono incontrare nel proprio

percorso professionale. Il merito non ha genere, o meglio non dovrebbe averlo. Arrivando sullo scenario europeo in pianta più stabile, ho constatato che la presenza di donne nel settore aerospaziale è bassa. A livelli apicali, poi, la presenza è quasi nulla. A gennaio 2014 si è tenuto a Washington un *summit* dei capi delle agenzie spaziali a livello mondiale. Orbene, nessuno dei presidenti delle agenzie rappresentate, oltre 30, è di genere femminile. Questo dimostra che un problema di rappresentanza bilanciata di genere c'è, e ciò implica anche che non tutti i talenti vengono così utilizzati. Ed è con queste premesse che abbiamo deciso nel 2009 con una collega tedesca di fondare Women in aerospace Europe. Con questa associazione, che vanta ora, nel suo quinto anniversario, circa 350 iscritti e 15 membri *corporate*, vogliamo non solo migliorare una presenza qualificata femminile nel settore ai vari livelli, ma anche aiutare il processo di aumento di consapevolezza dell'importanza delle attività spaziali nella vita di tutti i giorni.

Il 2014 rappresenta la svolta per l'Unione europea nella navigazione satellitare: il sistema di posizionamento Galileo accede alla fase di erogazione dei primi servizi. L'Ue entra definitivamente in competizione con gli altri Paesi, Egnos e Galileo tenteranno di superare il Gps americano, il Glonass russo e il Compass cinese

# L'UE AVANZA CON EGNOS E GALILEO

PIERLUIGI SERLENGA

Partner di Bain & Company, Aerospace & Defence Practice

PAOLO CERINI

Principal di Bain & Company, Aerospace & Defence Practice

Il mercato *Global navigation satellite system* (Gnss) ha registrato negli ultimi anni una continua crescita dei dispositivi e delle soluzioni legati alle applicazioni del sistema e dei ricavi a essi associati. Tale crescita, secondo le analisi di mercato promosse dalla *Gnss supervisory agency* (Gsa), l'Agenzia che gestisce gli interessi pubblici legati ai programmi europei, continuerà in modo sostenuto anche nei prossimi dieci anni.

I dispositivi che fanno uso della tecnologia Gnss su scala globale hanno infatti superato nel 2013 i 2 miliardi e si prevede raggiungano i 7 miliardi nel 2022 con una crescita media annua di circa il 13%; i ricavi direttamente attribuibili al settore passeranno da circa 50 miliardi di euro nel 2013 a oltre 100 nel 2022 con una crescita media annua superiore all'8%.

In tema di Navigazione satellitare oggi l'Unione europea è protagonista attraverso due programmi: Egnos e Galileo.

Egnos è il sistema geostazionario europeo di "Augmentation" che consente cioè di incrementare

l'accuratezza del sistema Gps e verificare l'integrità dei dati trasmessi attraverso tre satelliti geostazionari e una serie di stazioni di terra. Egnos ormai da anni fornisce i servizi *open service* e *safety of life* avvalendosi del consorzio Essp come operatore del sistema e *service provider*.

Galileo è il sistema di navigazione e localizzazione satellitare europeo in fase di *deployment*, concepito per scopi interamente civili e costituito a regime da un massimo di 30 satelliti orbitanti.

Il 2014 rappresenta per il programma Galileo un anno importante, dato che vedrà il lancio di sei nuovi satelliti che, aggiungendosi ai quattro già in orbita, consentiranno entro la fine del 2014/ inizio 2015 l'avvio dell'erogazione di alcuni servizi.

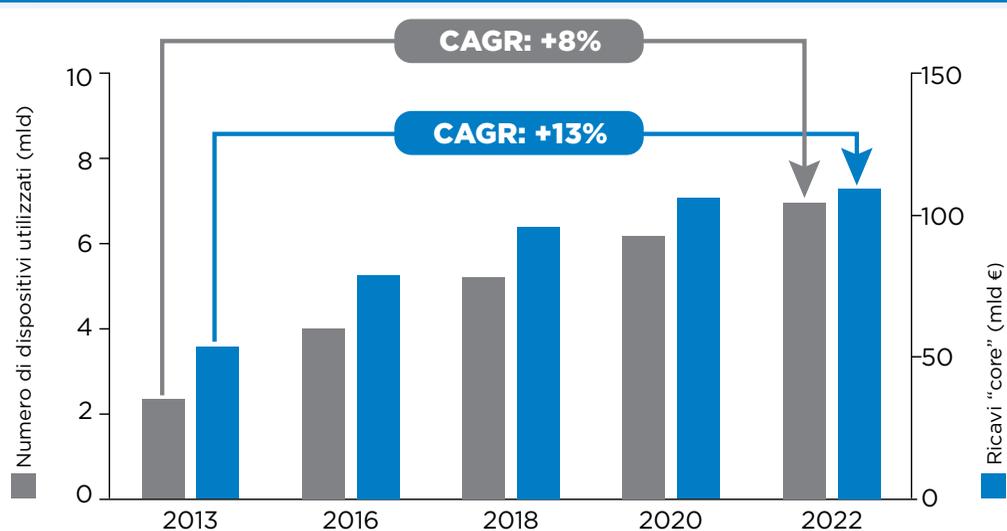
I sistemi di navigazione europea competono con i sistemi sviluppati da altri Paesi: Gps americano, Glonass russo, Compass cinese e sistemi regionali come l'Irns indiano e il Qzss giapponese. Tutti i sistemi di navigazione beneficiano dell'interoperabilità tra le diverse costellazioni e della possibilità di

usufruire di dispositivi multi-frequenza che forniscono un servizio più "robusto" ai diversi operatori e agli utenti finali.

La *value proposition* di Galileo può far leva su alcune caratteristiche distintive quali maggior precisione, accuratezza e disponibilità del segnale; il sistema è inoltre interamente sotto il controllo civile (anziché militare come il Gps) e può offrire un segnale "autenticato". Nelle diverse applicazioni la tecnologia satellitare è sempre in grado di "aggiungere valore", ma spesso la migliore soluzione possibile è quella che combina più tecnologie (Gnss e "incumbent" - ad es. Cell-Id, wifi, Rfid, ecc.). Si pensi ad esempio al caso della tracciatura di intere filiere produttive (es. agricole, tessili) in cui è necessario combinare la tecnologia satellitare - per i flussi *outdoor* - con altre tecnologie (es. radio frequenza) per i flussi *indoor*.

I settori in cui la tecnologia Gnss si è imposta sono molteplici: dal mondo dei trasporti (*road, aviation, maritime*) ai servizi di geo-localizzazione individuale (es. *Location based*

Figura 1 - Numero dispositivi utilizzati e Ricavi Gnss associati



FONTE: GSA-GNSS Market Report - ottobre 2013

Egnos è il sistema geostazionario europeo di "Augmentation" che consente cioè di incrementare l'accuratezza del sistema Gps e verificare l'integrità dei dati trasmessi attraverso tre satelliti geostazionari e una serie di stazioni di terra. Egnos ormai da anni fornisce i servizi *open service* e *safety of life* avvalendosi del consorzio Essp come operatore del sistema e *service provider*

Le sfide per Galileo sono rappresentate dall'avvio della fase di erogazione dei primi servizi entro il 2014, la piena operatività entro il 2020 e a seguire l'evoluzione del sistema in accordo alle esigenze del mercato e degli utilizzatori finali. Nei prossimi anni sarà importante il contributo dei diversi *stakeholder* istituzionali in termini di *governance* e di supporto allo sviluppo. Già a partire dal 2014/2015 con l'avvio della fase di *Early service provision*, si presenteranno opportunità di crescita discontinua, appannaggio di quei *player* che si saranno meglio attrezzati a ritagliarsi un posizionamento competitivo ottimale, con evidenti benefici per i *first mover*

*services*), fino all'agricoltura di precisione o ai servizi di *search & rescue*.

In ambito *aviation*, Egnos contribuisce in modo sostanziale alla sicurezza delle operazioni di *Air traffic management*, decollo e atterraggio, migliorando i collegamenti con i piccoli aeroporti europei e fornendo nuove soluzioni per gli elicotteri sia in ambito *onshore* sia *offshore*. A oggi l'aviazione civile è indubbiamente il settore più rilevante che utilizza i servizi *safety of life* di Egnos con oltre 100 aeroporti in Europa che hanno adottato procedure di approccio basate su Egnos.

Ancora maggiore diffusione si prevede in ambito elicotteristico, dove per applicazioni *Ems (Emergency medical services)*, *Sar (Search&rescue)* e *offshore*, la possibilità di operare anche in condizioni atmosferiche avverse e di scarsa visibilità può risultare determinante: il passaggio da modalità di volo *Vfr (Visual flight rules)* a nuove procedure *Ifr (Instrumented flight rules)*, tecnicamente chiamate *Point in space*

(*PinS*) consentono l'accesso a eliporti in condizioni atmosferiche avverse senza ricorso ad alcuna infrastruttura di terra proprio grazie alla tecnologia satellitare.

In ambito *Road*, le potenziali applicazioni di Galileo sono molteplici: dal pedaggio elettronico, a schemi *Pay as you drive* (Assicurazioni, *car renting*...), applicazioni regolate come l'*e-call* e il *digital tachograph*, fino a sistemi avanzati di guida assistita che già oggi abilitano sistemi intelligenti anti-collisione o di adattamento della velocità in base alle condizioni atmosferiche, di traffico ecc. e che in un prossimo futuro renderanno possibile sistemi di guida automatica. Il pedaggio elettronico mediante tecnologia satellitare abilita un vero e proprio "free-flow" consentendo una gestione della mobilità flessibile e innovativa mediante schemi di pedaggio che si possono adattare con estrema facilità alle esigenze del momento (ad esempio tariffe variabili in funzione delle condizioni del traffico, estensione a nuove tratte, migliore gestione dei grandi eventi...).

**Figura 2 - Esempi di applicazioni Gnss per i principali segmenti di mercato**

SEGMENTI DI MERCATO	ESEMPI DI APPLICAZIONI
Aviation	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vertical and lateral guidance during aerodrome approaching phase</li> <li>• Precision landing</li> <li>• Search &amp; Rescue</li> </ul>
Road	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Personal navigation, Traffic Monitoring</li> <li>• Road User Charging (RUC)</li> <li>• Advanced Driver Assistance Systems (ADAS)</li> </ul>
Agriculture	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tractor Guidance</li> <li>• Automatic Steering</li> <li>• Precision Agriculture, Variable Rate Technology</li> </ul>
Surveying & Mapping	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cadastral surveying</li> <li>• Construction surveying</li> <li>• Marine and Off-shore surveying</li> </ul>
Maritime	<ul style="list-style-type: none"> <li>• General navigation</li> <li>• Manoeuvring operations in ports</li> <li>• Emergency service for Maritime</li> </ul>
Rail	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Low density Line signalling</li> <li>• Asset Management</li> <li>• Passenger Information Systems</li> </ul>
LBS	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Track &amp; Tracing</li> <li>• Emergency call</li> <li>• Augmented reality glasses</li> </ul>

In ambito *aviation*, Egnos contribuisce in modo sostanziale alla sicurezza delle operazioni di *Air traffic management*, decollo e atterraggio. A oggi l'aviazione civile è indubbiamente il settore più rilevante che utilizza i servizi *safety of life* con oltre 100 aeroporti in Europa che hanno adottato procedure di approccio basate su Egnos. Ancora maggiore diffusione si prevede in ambito elicotteristico, dove la possibilità di operare anche in condizioni atmosferiche avverse e di scarsa visibilità può risultare determinante

Oggi in Europa diverse nazioni hanno già adottato la tecnologia satellitare per applicazioni "Road tolling" per diverse categorie di veicoli con modalità *stand-alone* (Germania, Ungheria, Slovacchia) o in combinazione con altre tecnologie (Francia) e altre ne stanno valutando l'introduzione (Norvegia, Danimarca, Finlandia, Olanda, Irlanda, Repubblica Ceca, Slovenia, Polonia, Bulgaria, Romania).

Per quanto riguarda i *Location based services*, pensando alla diffusione commerciale di *smartphone* e *tablet* su scala globale, le applicazioni sono innumerevoli e legate alla fantasia e intraprendenza di giovani imprenditori e sviluppatori indipendenti, il cui accesso al mercato è garantito in modo capillare e globale dalla crescente diffusione di *online application store*. Dalla classica ricerca di punti di interesse si arriva a iniziative promozionali customizzate *geo-based*, ad applicazioni di *e-commerce*, Internet delle cose fino alla possibilità di tracciatura di beni lungo la catena logistica e lungo

l'intera filiera produttiva consentendo al consumatore finale di conoscere in modo sicuro la provenienza di un determinato bene e di effettuare un acquisto più consapevole. Tra i servizi Lbs rientra anche l'identificazione puntuale della posizione in caso di chiamate di emergenza che consente ai servizi di soccorso di intervenire in modo più tempestivo conoscendo il punto esatto dell'incidente.

Anche in altri settori, come *maritime* o *rail*, la tecnologia satellitare abilita nuove applicazioni (facilitando ad esempio operazioni di *exploration* in ambito *offshore* o operazioni *search&rescue* con possibilità da parte dell'utente di ricevere una notifica di presa in carico della richiesta di emergenza) e consente riduzioni di costi (ad esempio per il controllo della rete ferroviaria e dei convogli su linee a bassa densità).

Un ulteriore ambito di applicazione è quello delle soluzioni ad alta precisione. In ambito *surveying&mapping*, i sistemi Gnss sono oggi un elemento essenziale

delle attività di edilizia, consentendo il superamento di vincoli come la visibilità diretta degli strumenti tradizionali e abilitando la mappatura 3D di interi cantieri. Anche in ambito catastale le applicazioni potenziali sono diverse, considerata l'importanza di una corretta identificazione degli spazi ai fini fiscali e le ulteriori possibilità che si aprono grazie ai sistemi satellitari di osservazione della terra (Copernicus).

C'è infine il mondo dei *Public regulated services* (Prs) ovvero servizi per applicazioni sensibili studiate per utenti autorizzati dai governi nazionali (esempio forze di polizia, guardia costiera, protezione civile, pronto soccorso...) che potranno usufruire di un segnale criptato ancora più robusto nei confronti di tentativi di alterazione o sabotaggio. La sperimentazione dei Prs è stata avviata nel 2013 e sono tuttora in corso alcune applicazioni-pilota.

Ognuno dei segmenti di applicazione citati è caratterizzato da un'articolata rete di *stakeholder* che comprende

Figura 3 - Gns "downstream" Value chain



I sistemi di navigazione europea competono con i sistemi sviluppati da altri Paesi: Gps americano, Glonass russo, Compass cinese e sistemi regionali come l'Irns indiano e il Qzss giapponese. Tutti i sistemi di navigazione beneficiano dell'interoperabilità tra le diverse costellazioni e della possibilità di usufruire di dispositivi multi-frequenza che forniscono un servizio più "robusto" ai diversi operatori e agli utenti finali

istituzioni pubbliche, *player* industriali quali ad esempio costruttori di sistemi satellitari, costruttori di ricevitori e dispositivi, sviluppatori di applicazioni, integratori di soluzioni complesse, enti di certificazione e standardizzazione, fino ad arrivare alle diverse categorie di utilizzatori (singoli utenti, società di trasporto, operatori logistici, istituzioni finanziarie, operatori di telecomunicazioni, società del settore Oil&gas, ecc.).

All'interno di questa articolata rete di *stakeholder*, svolgono un ruolo determinante il Consiglio, il Parlamento e la Commissione europea, quest'ultima con il ruolo di gestire l'intero programma Galileo (inclusa la proprietà dell'infrastruttura) e di promuovere e coordinare il quadro regolatorio e politico con il necessario coinvolgimento e allineamento di tutti gli Stati membri.

Su delega della Commissione, l'Agenzia spaziale europea (Esa) esegue le attività di *project design*, ingegneria e costruzione dell'infrastruttura mentre la Gsa

gestisce gli aspetti legati alla sicurezza, ai *Public regulated services* e le attività operative legate alla gestione, standardizzazione, certificazione, manutenzione ed evoluzione dell'infrastruttura, oltre ad attività di promozione e *market development* dei servizi.

A livello di infrastruttura le principali sfide per Galileo sono rappresentate dall'avvio della fase di erogazione dei primi servizi entro il 2014, la piena operatività entro il 2020 e a seguire l'evoluzione del sistema in accordo alle esigenze del mercato e degli utilizzatori finali.

Nei prossimi anni sarà importante il contributo dei diversi *stakeholder* istituzionali in termini di *governance* e di supporto allo sviluppo (es. attività regolatorie, di standardizzazione e di promozione all'adozione).

Le aspettative di crescita futura, che consentiranno benefici economici sia in termini di Gdp sia di positivo impatto sull'occupazione grazie allo sviluppo del *business* lungo l'intera

catena del valore, dovranno essere sostenute dal corretto posizionamento competitivo della "Service provision" complessivamente e a livello dei singoli *player* (con declinazione all'interno dei singoli Stati membri e secondo le caratteristiche e le *capability* delle singole aziende). Già a partire dal 2014/2015 con l'avvio della fase di *Early service provision*, si presenteranno opportunità di crescita discontinua, appannaggio di quei *player* che per tempo si saranno meglio attrezzati a ritagliarsi un posizionamento competitivo ottimale, con evidenti benefici per i *first mover*.

Per questi *player* le vere discriminanti per una strategia di successo saranno: la focalizzazione nell'ambito delle proprie strategie e del portafoglio d'offerta sulle applicazioni Gns, l'allocazione efficace delle risorse tecnologiche e finanziarie da dedicare allo sviluppo di questo *business*, il corretto posizionamento "commerciale" per intercettare meglio dei *competitor* (anche degli *incumbent*) i bisogni - talvolta "latenti" - dei clienti e degli utilizzatori finali.

# PICCOLE *grandi* IMPRESE

MICHELA DELLA MAGGESA



## Pmi dello spazio, l'Asi vi cerca!

Scadrà il 30 aprile il bando dell'Agenzia spaziale italiana dedicato alle Pmi. Il bando è dedicato a "navigazione e osservazione della Terra: utilizzo delle infrastrutture spaziali nazionali e comunitarie".

Presentata a dicembre sul sito dell'Asi per dare la possibilità alle aziende interessate di preparare per tempo i loro progetti, l'iniziativa, così come le precedenti, è "finalizzata alla creazione di un canale esclusivo per le Pmi nazionali per poter accedere a progetti di respiro sia nazionale sia internazionale", ha spiegato ad *Airpress* Walter Piperno, responsabile ufficio Pmi dell'Asi, che per questo tipo di attività ha cercato di mettere assieme negli anni tutte le competenze nazionali, suddividendole in quattro macro-aree. "Cerchiamo di muoverci - ha aggiunto - per coprire l'intero settore spaziale italiano". Il quarto bando si differenzia dai precedenti per una particolarità: le Pmi selezionate potranno servirsi del centro europeo Jrc, con sede a Varese, per testare e validare le loro tecnologie.

Le proposte attese sono circa una ventina, data la complessità del tema. I progetti selezionati saranno cofinanziati dall'Agenzia spaziale. "Grazie a questi progetti, alcune Pmi riescono a competere in Europa e fuori, a testimonianza dell'eccellenza che siamo in grado di esprimere. La piccola e media impresa riesce così a specializzarsi ulteriormente, requisito oggi necessario per poter vincere anche nei bandi europei".

Per il primo bando, dedicato alla parte *hardware*, ovvero componenti e sensori, erano arrivate all'Asi 33 proposte, 11 sono state quelle ammesse, per un totale di 72 aziende italiane coinvolte nell'intero processo, dal momento che per

partecipare è necessario che una proposta sia avanzata da almeno due aziende. "Alcuni di questi progetti - spiega Piperno - si sono chiusi con risultati di eccellenza, valorizzati e proseguiti anche in ambito Esa".

Il secondo bando dell'Asi, che sarà amplificato da una connotazione europea dall'ultimo emesso, ha riguardato invece le applicazioni, ovvero lo sfruttamento del dato satellitare, e ha ricevuto 28 proposte, 15 delle quali ammesse. Telecomunicazioni e applicazioni integrate sono state infine l'oggetto del terzo bando, che ha avuto come risultato la ricezione di 26 progetti, 10 dei quali cofinanziati. "Con i primi tre bandi abbiamo selezionato 36 proposte, coinvolgendo nell'intero processo circa un centinaio di Pmi italiane attive nel settore spaziale".

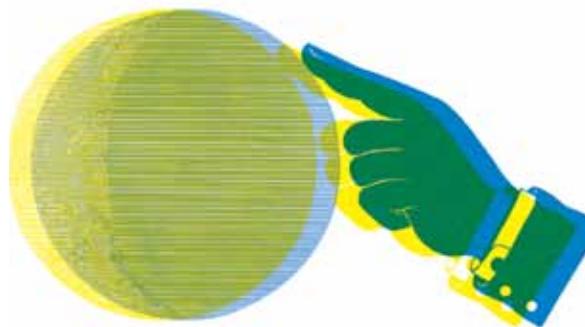
Un bel bilancio, considerando che questi progetti riescono in termini di innovazione a produrre risultati "rassicuranti in alcuni casi per l'avanzamento delle aziende e di assoluta eccellenza in altri". L'attività dell'Agenzia spaziale italiana non si limita al bando e alla selezione dei progetti. "I risultati raggiunti vengono monitorati anche negli anni successivi", ha detto Piperno. "In questo momento stiamo seguendo le risultanze del 1° e del 2° bando, per i quali 10 dei progetti presentati sono stati chiusi".

Ma non è tutto. Intento dell'Asi è quello di favorire anche un rapporto virtuoso con la grande impresa, che ha già acquisito una serie di tecnologie sviluppate in questo ambito dalle Pmi nazionali. Inoltre "sarà attivata presto sul sito dell'Asi una sezione dedicata alle Pmi per dare ancora più evidenza ai progetti presentati".

## ilDITO e laLUNA

EZIO BUSSOLETTI

Insegna Fisica e Tecnologie spaziali  
presso l'Università Parthenope



### Arrivano le Sentinelle

Nel 2001 a Göteborg l'Europa decise di acquisire una piena autonomia sul tema delicato del monitoraggio ambientale e della parte "duale" di sicurezza entro il 2008 realizzando satelliti *ad hoc*. Nasce il programma Gmes, Global monitoring of environment and security, col quale l'Europa mostra di aver raggiunto una maturità politica prima ancora che tecnologica. Gmes si fonda su quattro pilastri: la componente spaziale (satelliti e infrastrutture a terra), misure *in situ* (aeree e terrestri), armonizzazione/standardizzazione dei dati, servizi agli utenti. Il progetto si sviluppa ma, come sempre, è rallentato dai soliti problemi di primazia tra i Paesi forti nel settore spaziale che mirano ciascuno a sostenere la propria industria a sfavore dei concorrenti. Sin da subito l'Italia si colloca in una posizione rilevante in alcuni settori incluso quello legato alla *security*. Nel 2008 il programma arriva alla sua fase semi-operativa e in occasione del Forum di Lille cambia nome, Copernicus, allargando il proprio orizzonte. Si pianifica un set completo di sistemi che raccoglie dati da svariate fonti: satelliti, sensori a terra, su aereo o nel mare fornendo in continuo un'informazione aggiornata su sei aree tematiche: terra, mari e oceani, atmosfera, cambiamenti climatici, gestione delle catastrofi, sicurezza. È così possibile realizzare svariate applicazioni come protezione e monitoraggio ambientale, gestione delle aree urbane, pianificazione regionale e locale, agricoltura, forestazione, pesca, salute, trasporti e via dicendo. Gli utenti primari di questi servizi sono, ovviamente, i responsabili politici e le autorità pubbliche. Nella copertura spaziale Copernicus si basa su cinque "Sentinelle" più un precursore che controlleranno l'ambiente moni-

torandolo in modo continuo. La Commissione europea gestisce e coordina il progetto, l'Esa ha la responsabilità della realizzazione e della gestione dei satelliti mentre la Eea, l'Agenzia europea per l'ambiente, è responsabile per lo sviluppo della componente *in situ* e coordina il flusso di dati conseguenti. Ogni satellite è costruito per ottenere risultati su temi specifici: a) Sentinel-1 opera osservazioni radar h24 per analisi del terreno e degli oceani; b) Sentinel-2 produce immagini ottiche ad altissima risoluzione per studiare: vegetazione, copertura del suolo, idrologia terrestre e coste; può anche essere usato per gestire eventuali emergenze; c) Sentinel-3 produrrà dati ottici, radar e di altimetria dell'oceano e del terreno di grande accuratezza; d) Sentinel-4 e -5 studieranno la composizione e le caratteristiche dell'atmosfera ed è previsto che partiranno intorno al 2020. Il segmento di terra ha il compito della gestione delle missioni e del flusso dei dati prodotti dai satelliti: questa struttura sarà distribuita geograficamente tra alcuni Paesi e vedrà operative anche le Agenzie spaziali nazionali. A fine marzo partirà Sentinel-1 e l'Italia è uno dei punti di riferimento strategici visto che il Centro Asi-Telespazio di Matera è stato scelto per la raccolta dati. Tecnologia italiana di avanguardia è stata sviluppata per realizzare anche un ricevitore di altissime prestazioni: è questa la migliore testimonianza della qualità che il lavoro integrato tra industria e istituzioni può fornire. In un momento in cui l'immagine dell'Asi esce pesantemente offuscata da quanto la magistratura sta portando alla luce si dimostra che l'onestà e la professionalità del personale, doti fortunatamente molto presenti in Agenzia, rappresentano il lato positivo che fa sperare in una rapido recupero della credibilità da tutti riconosciuta nel passato.

# SAVE *the* DATE

2 APRILE

## Ulisse incontra Frida

L'arte e il volo si incontrano. Ulisse, la storica rivista presente a bordo dei velivoli Alitalia, incrocerà l'arte della pittrice messicana Frida Khalo in mostra a Roma alle Scuderie del Quirinale. Il nuovo magazine, che questo mese sarà dedicato alla città eterna, verrà presentato mercoledì alle 20 alle Scuderie del Quirinale. All'evento prenderanno parte il presidente della compagnia Roberto Colaninno e l'ad Gabriele Del Torchio.

2-3 APRILE

## Compagnie regional fanno tappa a Lisbona

Le compagnie regionali europee si incontrano a Lisbona con i rappresentanti dell'industria per fare il punto sul trasporto aereo europeo in occasione dell'*Era regional airline conference 2014*. Parteciperanno tra gli altri: Brian Simpson, presidente della commissione Trasporti del Parlamento europeo; Olivier Jankovec, direttore generale Aci Europe e Simon McNamara, direttore generale Era.

2-3 APRILE

## A Pechino il primo summit sul low cost

Primo evento commerciale nel Paese, il *China low cost carrier summit* ha lo scopo di fare il punto sul mercato cinese del *low cost*. Saranno presenti dirigenti e professionisti del settore, con i delegati delle compagnie aeree nazionali e internazionali.

3 APRILE

## Aeroporti e strategie al porto di Traiano

Il porto di Traiano a Fiumicino sarà la sede della conferenza dal titolo "Il sistema aeroportuale in

Italia verso una comune strategia", organizzata dall'Ance. All'incontro prenderanno parte, fra gli altri, il presidente di Alitalia, Roberto Colaninno, il presidente di Enac, Vito Riggio e l'amministratore unico Enav, Massimo Garbini. Le conclusioni della giornata saranno affidate al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Maurizio Lupi e al presidente dell'Ance, Piero Fassino.

7 APRILE

## L'Enac e i diritti aeroportuali

L'Enac e l'Autorità di regolazione trasporti organizzano una conferenza per la presentazione degli atti del seminario "L'attuazione della Direttiva 2009/12/Ce sui diritti aeroportuali: l'Enac e l'Autorità di regolazione dei trasporti" che si svolgerà alle ore 09,30, presso la sede Enac di Roma. Saranno presenti il presidente Vito Riggio, il direttore generale Alessio Quaranta e intervverrà il direttore generale Aci Europe, Olivier Jankovec.

7-8 APRILE

## A Londra l'ISR 2014

Esperti militari internazionali, ricercatori e rappresentanti dell'industria si danno appuntamento a Londra per discutere di *intelligence*. Si tratta della terza conferenza annuale Isr 2014.

10 APRILE

## Incontro sugli sviluppi duali dell'aviazione

"Aeronautica militare - aviazione civile, sviluppo duale delle tecnologie multifunzione" è questo il titolo della giornata dedicata allo sviluppo del dialogo tra i diversi referenti istituzionali del settore che si terrà alla Casa dell'aviatore il 10 aprile. Intervverranno fra gli altri, il capo di

Stato maggiore, Pasquale Preziosa, il presidente Enac Vito Riggio, l'amministratore unico di Enav, Massimo Garbini e il presidente del Cluster nazionale tecnologico aerospazio, Giovanni Bertolone.

14 APRILE

## La Pinotti al workshop sul Mediterraneo

Alle ore 9,30, presso la Sala della Regina della Camera dei deputati, si terrà un *workshop* sul controllo delle frontiere mediterranee da parte dell'Unione europea, in preparazione del semestre di presidenza italiana della Ue. Oltre al ministro della Difesa, parteciperanno: Vincenzo Camporini, vicepresidente Iai, Francesco Profumo, presidente Iren e Luciano Violante, presidente di Italia-decide.

17 APRILE

## De Seversky alla Casa dell'Aviatore

Continua il ciclo delle conversazioni sulla teoria della guerra, sulla strategia e sulla storia militare presso la Casa dell'Aviatore. Il prossimo appuntamento sarà il 17 aprile alle 17 con il dibattito dedicato a "*La Guerra Fredda e il pensiero di Alexander de Seversky*", aviatore e industriale aeronautico russo, annoverato tra i teorici della guerra aerea.

23-26 APRILE

## Al via il quarto Marrakech Airshow

Il quarto Marrakech Airshow ospiterà ancora una volta le delegazioni civili e militari mediterranee e africane, oltre a alti dirigenti aziendali. Il Marrakech Airshow 2014 punta a consolidare la posizione del Marocco nell'ambito dello sviluppo del settore aerospaziale africano.

IL MEGLIO PER LA SECURITY E LA SAFETY  
AEROPORTUALE CIVILE E MILITARE

VIDEOSORVEGLIANZA



TELECOMUNICAZIONE



SETTORE RICERCA E SVILUPPO



*Il vostro lavoro*



*è la nostra passione...*

FREE SAT TELECOMUNICAZIONI SRL  
WWW.FREESATWEB.IT - INFO@FREESATWEB.IT





# Tecnologia e innovazione al servizio del Paese



Finmeccanica è Aeronautica, Elicotteri, Spazio, Sistemi di Difesa, Elettronica per la Difesa e la Sicurezza, Cyber Defence. Molte aree di competenza un solo obiettivo: costruire insieme un futuro più sicuro.

