

- (a) Dissesto idrogeologico ghiacciaio del “Monte Rosa” (29 giugno - 25 luglio 2002).

La F.A., a seguito della richiesta del Dipartimento della Protezione Civile, ha fornito un concorso di personale e mezzi nella prevenzione di un probabile dissesto idrogeologico sul ghiacciaio del “Monte Rosa”, configurato come evento di tipo C di cui all’art. 2 della legge 225/92, con conseguente delibera da parte del Governo dello “stato di emergenza”.

Nella specifica evenienza l’Esercito ha fornito i seguenti assetti:

- circa 60 uomini, 10 automezzi, 2 elicotteri e vari materiali per l’allestimento di una base logistica nelle vicinanze del ghiacciaio (località “Lago di Pace”) e monitorare costantemente il livello dell’acqua del lago ivi esistente;
- 177 u. con 57 automezzi, approntati in sede per l’eventuale evacuazione degli abitanti della zona a rischio.

- (b) Attività eruttiva del vulcano “Etna” (dal 27 ottobre 2002).

A seguito della richiesta della Prefettura di Catania, in coordinamento con il Dipartimento Nazionale della Protezione Civile, l’Esercito ha fornito, nei primi giorni dell’emergenza, la disponibilità di assetti approntati in sede, da impiegare quale formula di primo intervento per l’eventuale evacuazione della popolazione da abitazioni dichiarate inagibili a seguito dell’attività del vulcano.

In seguito, la F.A. ha contribuito alle operazioni di soccorso con oltre 2.500 giornate/uomo e 500 giornate/mezzo per:

- allestimento di tendopoli;
- costituzione di argini in terra per il contenimento della colata lavica;
- trasporto di materiali della Protezione Civile.

- (c) Evento sismico nella provincia di Campobasso (dal 31 ottobre 2002)

Nell’ambito delle attività di soccorso connesse con gli eventi tellurici che hanno colpito la Regione Molise dalla fine di ottobre, l’Esercito ha contribuito con oltre 2.300 giornate/uomo e 530 giornate/mezzo per:

- allestimento tendopoli;
- rimozione detriti e lavori stradali per il miglioramento della viabilità;
- realizzazione di ZAE (Zone Atterraggio Elicotteri);
- trasporto di materiali della Protezione Civile.

(4) Concorsi nei settori di pubblica utilità.

La Forza Armata anche nel 2002 ha concorso in tale settore mediante:

- (a) Bonifica di ordigni esplosivi e/o residuati bellici.

Comprende il complesso delle attività volte a ricercare, localizzare, individuare, rimuovere o neutralizzare qualsiasi ordigno esplosivo. Nell'anno 2002, su richiesta delle Autorità civili, sono stati effettuati oltre 60 interventi di rilievo da parte dei nuclei EOD (Explosive Ordnance Disposal) del Genio, che hanno comportato l'evacuazione di aree abitate e l'interruzione del traffico stradale e/o ferroviario. Tali interventi, unitamente ad altri di minore rilevanza, hanno portato complessivamente all'effettuazione di 2.750 interventi pari ad una media di 10 interventi/giorno.

(b) Abbattimento di edifici abusivi.

Concorso richiesto all'Esercito qualora non sia possibile svolgere i lavori di demolizione secondo le normali procedure amministrative. Nel 2002 sono state abbattute 30 costruzioni abusive.

(c) Concorso per le campagne antincendio boschivo.

Disponibilità di elicotteri, inseriti nell'ambito del dispositivo posto in atto dal Dipartimento della Protezione Civile, per interventi sul fuoco. Nel 2002 la F.A. ha fornito complessivamente 142 ore/volo di elicottero CH 47.

(d) Emergenza idrica.

La F.A. ha condotto una serie di attività di coordinamento con le Autorità siciliane e le strutture locali della Protezione Civile allo scopo di contribuire all'attuazione di misure volte a fronteggiare l'emergenza idrica in Sicilia. Al riguardo la F.A.:

- ha impiegato n. 9 autobotti e 2 autocarri tanicati nella città di Palermo nel periodo 22 maggio – 20 novembre per la distribuzione di circa 16.000 mq d'acqua ad Enti di pubblica utilità;
- ha avviato le predisposizioni organizzative connesse con la realizzazione di un raccordo idrico, lungo circa 15 Km, tra la diga di Rosamarina ed il potabilizzatore di Risalaimi (PA).

(e) Gittamento di ponti Bailey.

La F.A., per esigenze di pubblica utilità e/o per calamità naturali, provvede al gittamento di materiale da ponte Bailey a favore delle pubbliche Amministrazioni. Su tutto il territorio nazionale sono stati posti in opera circa 70 ponti di tale tipologia.

(f) Concorsi di personale specializzato ed attrezzature a favore delle Autorità Giudiziarie per attività investigative ed esigenze varie.

Nel 2002 sono stati compiuti vari interventi quali:

- ricerca di corpi di reato a mezzo di apparecchiature elettroniche (metal detector) o con l'ausilio di macchine movimento terra per lavori di scavo;
- concorsi di personale e mezzi per la ricerca di dispersi in aree impervie e di difficile percorribilità quali zone paludose o boschive.

(5) Principali attività addestrative NATO e internazionali.

- Arcade Guard in Germania;
- Strong Resolve/Adventure Express in Norvegia;
- Piramidi in Egitto;
- Smardan in Romania;
- Eolo in Campania;
- Combined Endeavour in Germania;
- Seven Star in Bulgaria;
- Dynamic Mix in Spagna;
- Cap Serrat in Tunisia;
- Cooperative Adventure Exchange in Ucraina;
- Balaton in Ungheria;
- Clever Ferret in Friuli;
- Lightship in Italia.

5. Marina

a. Struttura

Gli organi centrali comprendono: lo Stato Maggiore, che ha ridotto le sue dimensioni ed ha mantenuto le funzioni d'indirizzo, pianificazione e programmazione, attraverso tre Uffici e cinque Reparti, e gli Ispettorati ed Uffici Centrali, otto in tutto, aventi responsabilità nel campo del supporto tecnico e logistico delle forze. Questi ultimi dipendono direttamente dal Capo di Stato Maggiore della Marina, con coordinamento funzionale del Sottocapo di Stato Maggiore.

L'organizzazione periferica della Marina comprende tre Dipartimenti Marittimi (Ancona, La Spezia e Taranto) e tre Comandi Militari Marittimi Autonomi (della Sicilia, della Sardegna e della Capitale).

Lo strumento aeronavale e le componenti specialistiche fanno capo, per le attività operative delegate alla Forza Armata e l'attività addestrativa, al Comando in Capo della Squadra Navale (CINCNAV), mentre il Raggruppamento Subacquei e Incursori rimane alle dirette dipendenze del Capo di Stato Maggiore della Marina.

Le Forze operative sono state concentrate in tre poli aeronavali: quelli di Taranto e Brindisi, di La Spezia e di Augusta. A ciascuno di essi fanno riferimento una o più basi navali, con i relativi servizi, una base aerea/elicotteri, un arsenale, diversi enti

tecnici e logistici, strutture C4I, addestrative e sanitarie oltre ad assetti civili, industriali e commerciali, per la fornitura di beni e servizi non assicurabili dagli arsenali. La concentrazione delle risorse della Marina nei tre poli aeronavali ha accresciuto l'attenzione della Forza Armata verso tutti gli aspetti collegati al supporto delle forze. La crescita e la conservazione del patrimonio tecnico e professionale degli arsenali costituiscono un'esigenza di prioritaria importanza per la Marina.

b. Organizzazione di comando e controllo

L'organizzazione di comando e controllo delle forze aeronavali fa riferimento al Comandante in Capo della Squadra Navale (CINCNAV), ed al suo Stato Maggiore, ubicato a Santa Rosa, Roma. Il comando operativo della Marina è in grado di:

- assolvere, avvalendosi anche dei comandi intermedi dipendenti, le funzioni "addestramento" e "controllo dell'efficienza e approntamento bellico" delle forze organicamente assegnate, comprese quelle specialistiche (aeree, sommergibili, anfibiae, contromisure mine);
- condurre operazioni in veste di Comandante di Forza (COMFOR) "non proiettabile", Comandante di Supporto Navale (NSC)³, Comandante di Componente Navale (NCC)⁴, e Comandante di EUROMARFOR (COMEUROMARFOR);
- assicurare in permanenza la disponibilità di un nucleo, composto da Comandante più staff, per l'attivazione di una delle seguenti strutture di comando:
 - Comando imbarcato con assegnate, non contemporaneamente, le funzioni di Comandante di gruppo d'impiego (CTG)⁵, Comandante di Componente Marittima (MCC)⁶ alle dipendenze di un Comandante Interforze (JFC⁷ o COMINFOR), Comandante di forza d'impiego anfibia (CATF)⁸, anche multinazionale, e Comandante di forza d'impiego (CTF)⁹, per operazioni limitate, anche a vocazione multinazionale ed interforze;
 - Comando di forza da sbarco (CLF)¹⁰ a livello di "brigata leggera", anche multinazionale;
 - Comando di una forza di contromisure mine, anche multinazionale.

Alle dipendenze di CINCNAV vi sono:

- il Comandante delle Forze d'Altura (COMFORAL), con sede a Taranto¹¹. Dal COMFORAL dipendono, a loro volta, il Comandante del Gruppo Navale Italiano (COMGRUPNAVIT) di Taranto ed il Comandante del Gruppo Navale (COMGRUPNAV) di La Spezia. Il COMGRUPNAVIT è in grado di assicurare, con gli opportuni rinforzi inseriti all'interno del suo stato maggiore,

³ Naval Supporting Commander

⁴ Naval Component Commander

⁵ Commander Task Group

⁶ Maritime Component Commander

⁷ Joint Force Commander

⁸ Commander Amphibious Task Force

⁹ Commander Task Force

¹⁰ Commander Landing Force

¹¹ Il COMFORAL è anche Comandante dell'High Readiness Force (Maritime) Headquarters NATO a guida italiana (COMITFORAL).

- le funzioni di CTG, MCC, CATF o CTF imbarcato, multinazionale e interforze, per operazioni limitate. Il COMGRUPNAVIT è inoltre designato, a rotazione, COMSIAF (Comandante della Forza Anfibia Italo - spagnola);
- il Comandante delle Forze da Pattugliamento (COMFORPAT), con sede ad Augusta;
 - il Comandante delle Forze Subacquee (COMFORSUB), con sede a Taranto;
 - il Comandante delle Forze di Contromisure Mine (COMFORDRAG), con sede a La Spezia;
 - il Comandante delle Forze Aeree (COMFORAER), con sede a Santa Rosa, Roma;
 - il Comandante della Forza da Sbarco (COMFORSBARC), con sede a Brindisi.
- Questi è inoltre designato, a rotazione, COMSILF (Comandante della Forza da Sbarco Italo - spagnola).

Da CINCPNAV dipendono altresì il Centro Addestramento Aeronavale della M.M. (MARICENTADD), deputato alla formazione tecnico-operativa di base individuale e di team del personale nonché all'addestramento elementare delle forze aeronavali¹², ed il Centro di Comunicazioni Principale della M.M. (MARITELE Roma), unico gestore a livello operativo dell'intero sistema C4I di F.A. e principale responsabile del relativo supporto tecnico-logistico.

La Marina ha attivato, presso il CINCPNAV, i Comandi, le Unità dipendenti e presso le sale operative dello Stato Maggiore, degli Alti Comandi Periferici e del Comando Operativo di vertice Interforze, un sistema automatizzato di supporto al Comando basato sul software NATO Maritime Command Control Information System (MCCIS). Il sistema, oltre ad offrire la possibilità di condividere e valorizzare una Recognised Maritime Picture (RMP), agevola il lavoro di pianificazione e condotta delle operazioni per mezzo di servizi telematici (posta elettronica, automazione d'ufficio, servizi WEB) messi a disposizione da una Rete Geografica.

c. Approntamento e disponibilità

Norme particolari stabiliscono per tutte le unità navali, ad eccezione di quelle in sosta manutenzioni o in avaria, un livello di prontezza per missione operativa "iniziale" (sia essa in tempo di pace, tensione, crisi o guerra) che consenta loro di prendere il mare entro 24 ore e senza l'intervento del supporto logistico esterno. La permanenza in zona d'operazioni dipende dalla tipologia dell'unità e dalla possibilità di essere rifornita in mare.

¹² L'addestramento avanzato delle forze è condotto dai comandi operativi o specialistici di cui sopra.

Per ciascuna componente, è di norma assicurata la disponibilità di un numero d'unità "pronte" pari a circa i 2/3 del totale.

Gli indici di disponibilità media per il 2002 sono stati:

- 70% per le unità di superficie;
- 55% per le unità subacquee.

Nel corso del 2002, la Marina ha assicurato la disponibilità delle forze per attività nazionale, NATO nell'ambito delle forze ad elevata prontezza dell'Alleanza, dell'Unione Europea per quanto stabilito dal Catalogo delle Forze dell'accordo di Helsinki, delle formazioni multinazionali di EUROMARFOR e della Forza Anfibia Italo - Spagnola, nonché della Coalizione per l'Operazione Enduring Freedom.

d. Mobilità e capacità di rischieramento

Mobilità e capacità di rischieramento sono prerogative intrinseche degli assetti aeronavali e di supporto. La capacità di rischieramento della Forza da sbarco, rappresentata da tre unità anfibia di tipo LDP, presenta tuttavia carenze, in termini di "proiettabilità", quantificabili nella mancanza di una quarta unità di tipo LPD.

e. Sostenibilità logistica

Il sostegno di dispositivi navali impiegati fuori area è assicurato da tre unità rifornitrici di squadra. Per le forze di contromisure mine è disponibile una specifica nave di supporto. La Marina dispone, inoltre, di un'organizzazione in grado d'inviare con vettori aerei, militari o civili, parti di rispetto eventualmente non disponibili a bordo delle navi in operazione.

f. Capacità di sopravvivenza e protezione

Le navi ed i mezzi aerei della Marina assicurano, all'interno dei dispositivi aeronavali, la difesa "di area" nelle diverse forme di lotta (antiaerea, antinave ed antisommergibile) disponendo di sensori e sistemi d'arma dedicati.

Nel campo della difesa passiva, la capacità di sopravvivere e di operare sotto minaccia di tipo non convenzionale (NBC) è particolarmente importante per le unità d'altura. Queste sono generalmente dotate delle seguenti attrezzature fisse e mobili:

- impianto di filtraggio e pressurizzazione;
- impianto di prelavaggio;
- stazione di decontaminazione;
- impianti di rilevazione/rivelazione nucleare/chimico;
- dotazione mobili ed individuali (maschera NBC, corredo individuale di autosoccorso e bonifica, apparati portatili di rivelazione e di bonifica, dosimetri, ecc.).

Il livello delle capacità di difesa passiva delle unità navali è periodicamente accertato attraverso "tirocini" effettuati a Taranto, presso il Centro Addestramento Aeronavale della Marina o, per alcune di esse, presso il Flag Officer Sea Training (FOST) della Royal Navy.

Va rilevato che i sistemi di combattimento e difesa passiva delle unità maggiori della Marina stanno raggiungendo i limiti dell'obsolescenza. L'età media di queste navi è elevata e supera quella dei maggiori Paesi europei. L'usura a seguito dei numerosi impegni operativi degli ultimi anni, inoltre, ha notevolmente influito sulle condizioni di efficienza ed affidabilità nel tempo delle singole unità e dei rispettivi sistemi.

Il rinnovamento della linea di fregate e delle unità antiaeree è un'esigenza urgente e indispensabile per continuare ad operare efficacemente nei prevedibili scenari d'impiego delle forze della Marina.

g. Dati sull'attività svolta nel 2002

(1) Operazioni internazionali

La partecipazione della Marina all'operazione Enduring Freedom è stato il principale impegno in acque internazionali nel 2002. Otto unità navali si sono alternate nel teatro delle operazioni nel Mar Arabico settentrionale e nel Golfo di Oman, per un totale di oltre 2.500 uomini.

La Marina ha altresì partecipato in Mediterraneo orientale all'operazione della NATO in supporto alla lotta globale contro il terrorismo Active Endeavour. L'operazione è condotta, su base di rotazione quadrimestrale, dalle forze permanenti STANAVFORMED e STANAVFORLANT, con la partecipazione continuativa di nostre unità, per un totale, nel 2002, di otto navi. Inoltre, Unità di contromisure mine hanno partecipato durante tutto il 2002 alla forza alleata permanente MCMFORSOUTH, che ha operato anche in supporto dell'operazione Active Endeavour.

In aggiunta, nei mesi d'ottobre e novembre, allo scopo di dimostrare il sostegno delle Nazioni EUROMARFOR alle operazioni in atto contro il terrorismo internazionale, è stato attivato per la prima volta per un'operazione reale (Coherent Behaviour) il Gruppo Navale di EUROMARFOR (3 unità: francese, italiana e spagnola). Sotto comando italiano, imbarcato su Nave Mimbelli, il Gruppo ha operato in Mediterraneo orientale in stretto coordinamento con le unità NATO.

Anche nel 2002 tre Unità da pattugliamento e 75 uomini della Marina sono stati impegnati nello Stretto di Tiran nell'ambito della Multinational Force and Observers (MFO), che ha il compito di assicurare la libertà di navigazione ed il rispetto degli accordi di Camp David del 1978 e del successivo trattato di pace del 1979.

È proseguito l'impegno d'assistenza e cooperazione della Marina a favore delle Forze Armate albanesi. La componente Navale Costiera dislocata a Durazzo (COMGRUPNAV 28), già dall'aprile 1997, ha continuato ad effettuare il controllo delle acque territoriali ed interne albanesi allo scopo di individuare e dissuadere il flusso migratorio verso le coste italiane.

In Eritrea, due elicotteri AB-212 della Marina hanno operato fino a dicembre 2002 nell'ambito della missione ONU United Nations Mission Ethiopia Eritrea (UNMEE) per il perdurare della crisi tra i due Stati.

(2) Controllo dell'immigrazione clandestina

Nel Canale d'Otranto lo strumento principale di controllo è costituito dal radar di Vieste e da una seconda stazione radar ubicata in territorio albanese nell'Isola di Saseno. L'impiego combinato della rete radar e della componente navale costiera, dislocata a Durazzo, consente di localizzare e seguire con continuità le imbarcazioni cariche di immigranti clandestini con il tempestivo allertamento dei mezzi e dei reparti della Guardia Costiera e delle Forze dell'ordine. Inoltre, un'unità navale d'altura è sempre pronta a muovere nella base di Taranto.

Nel 2002 vi è stata una consistente riduzione del flusso d'immigrazione clandestina attraverso il Canale d'Otranto.

Nel Mar Ionio e Mediterraneo orientale, tenuto conto delle ampie dimensioni dell'area marittima da sorvegliare e dell'intensità del traffico, l'efficacia del dispositivo si basa principalmente sulle segnalazioni "intelligence" tali da consentire una prima localizzazione e identificazione attraverso missioni dedicate a lungo raggio dei velivoli da pattugliamento marittimo (MPA). Anche in quest'area è attiva la rete radar costiera, per il momento con la sola stazione di Sellia Marina. A questa si aggiungeranno, nel prossimo futuro, nuovi siti per completare la copertura della costa ionica.

Su base pressoché continuativa intervengono sia le unità della Marina impegnate "ad hoc" nella missione, sia quelle in transito per altre attività o in stato di allertamento a Taranto, mentre le motovedette della Guardia Costiera e delle Forze di polizia (G.d.F., C.C., P.S.) conducono un pattugliamento costiero.

Il fenomeno dell'immigrazione clandestina sulle coste calabro-ioniche si è mantenuto tuttavia su livelli preoccupanti.

L'attività nello Stretto di Sicilia vede impegnate principalmente unità della Marina in Vigilanza Pesca e motovedette della Guardia Costiera di stanza a Pantelleria e Lampedusa.

Il fenomeno è in crescita rispetto agli anni precedenti. Nel periodo estivo, in particolare, è stato necessario l'impiego di un maggior numero d'unità navali in pattugliamento.

(3) Vigilanza pesca

Anche nel 2002 le attività di vigilanza nello Stretto di Sicilia sono state la missione primaria per le unità navali tipo Corvetta e Pattugliatore che, nell'assicurare la sorveglianza continua nelle aree di pesca, hanno effettuato un totale di 50 missioni per un totale di circa 10.000 ore di moto. La cooperazione bilaterale con la Tunisia è proseguita nel 2002 con risultati soddisfacenti.

(4) Concorsi

Nel 2002 la Marina ha fornito il proprio contributo a seguito del terremoto in Molise e dell'eruzione dell'Etna. In particolare:

- in Molise sono intervenuti assetti del Reggimento San Marco, di MARIDIPART Ancona per il supporto sanitario, elicotteri, nonché un team di COMSUBIN dotato di camera iperbarica mobile dislocata presso l'ospedale di Campobasso;
- per l'emergenza Etna e Stromboli è stata assicurata la disponibilità di unità navali, fra cui una LPD, di personale e mezzi del Reggimento San Marco e di elicotteri di MARISTAELI Catania.

È proseguita la collaborazione con il Ministero per i Beni Culturali ed Ambientali nell'attività di ricerca archeologica sul fondo del mare. Nel 2002 l'attività è stata concentrata nella zona dell'arcipelago toscano, oltre al Progetto Pilota di Archeologia Subacquea con Croazia e Malta, con la partecipazione di 4 Unità contromisure mine.

(5) Esercitazioni internazionali e NATO

- Sea Breeze, in Mar Nero
- Sharem 141 (Italia-USA-Israele), a sud di Pantelleria
- Strong Resolve, in Nord Europa
- Dynamic Response (Italia-Argentina), nei Balcani
- Eolo, in Mediterraneo
- Sorbet Royal, in Baltico
- Damsel Fair, in Mediterraneo
- Dog fish (Italia-USA-Francia-Tunisia-Spagna-Grecia), ad est della Sicilia
- Destined Glory, in Mediterraneo
- Gruflex (Italia-Spagna)

Di seguito sono riepilogati alcuni dei dati più importanti relativi all'attività svolta nel 2002¹³.

¹³ I valori indicati sono approssimati per difetto o eccesso.

Ore di moto

La partecipazione di Unità Navali della Marina all'operazione Enduring Freedom ha portato, nel 2002, ad un aumento significativo rispetto all'anno precedente delle ore di moto per attività operativa. Questo aumento, che inverte la forte tendenza alla diminuzione dell'anno precedente, è stato solo parzialmente compensato dalla diminuzione dell'attività addestrativa. Per il prossimo futuro, la Marina intende perseguire l'obiettivo di ridurre le ore di moto della flotta per esigenze di bilancio e di prolungamento della vita operativa delle unità, continuando ad assicurare l'assolvimento dei compiti assegnati alla Forza armata nell'ambito della politica estera e di sicurezza.

- ore di moto: 86.000 (+ 11,6 % rispetto all'anno precedente)
- attività operativa: 67 %
- attività addestrativa: 33 %

Controllo dell'immigrazione clandestina

	Adriatico	Sicilia	Calabria
- ore di moto (compresa attività della Guardia Costiera):	10.500		6.400
3.400			
- ore di volo:	-----	2.200 (oltre 260 missioni)	-

- scafi localizzati:	157	220	18
- scafi sequestrati:	40	220	18
- clandestini fermati (sul territorio):	4.100	7.260	2.990

6. Aeronautica**a. Struttura**

L'Aeronautica Militare ha avviato, dal 1998, un processo di riforma che ha comportato la transizione da un'organizzazione di tipo territoriale ad una funzionale ed interoperabile con le forze aeree dei principali Paesi occidentali.

L'introduzione del modello professionale (Legge n. 331/2000 e D.Lgs. 215/2001) impone un ridimensionamento a 190.000 unità, complessivamente per le tre Forze Armate. Per l'A.M., il mutato quadro normativo di riferimento stabilisce una consistenza di 44.000 unità, tra Ufficiali, Sottufficiali (Ruolo Marescialli e Ruolo Sergenti) e Volontari di Truppa.

Sotto l'aspetto concettuale, la contrazione organica del personale dell'A.M. non comporta la modifica dei criteri adottati per la ristrutturazione avviata nel 1998 poiché gli elementi fondanti di snellezza ed efficienza che caratterizzano la nuova organizzazione della F.A. sono coerenti con lo strumento militare interamente professionale.

La struttura generale dell'A.M. si articola in:

- organizzazione di vertice;
- organizzazione funzionale, per cui ciascun settore di attività della F.A. (impiego delle forze, addestramento operativo, supporto tecnico logistico e

formazione del personale) è ricondotto ad una struttura gerarchica che fa capo ad un Alto Comandante, direttamente dipendente dal Capo di Stato Maggiore dell'A.M..

L'organizzazione di vertice dell'A.M. costituisce il primo livello organizzativo della F.A. per la trattazione di tutte le materie che risalgono direttamente al Capo di SMA. Dell'organizzazione di vertice fanno parte:

- lo Stato Maggiore (SMA) organo di cui dispone il Capo di SMA per la pianificazione, l'organizzazione, il coordinamento ed il controllo in tutti i settori di attività;
- la Direzione per l'Impiego del Personale Militare dell'Aeronautica (DIPMA), organo che consente al Capo di SMA di esercitare le attribuzioni in materia di impiego del personale militare dell'A.M.;
- il Reparto Generale Sicurezza (RGS) elemento organizzativo attraverso il quale il Capo di SMA esercita le sue attribuzioni quale organo centrale di sicurezza per la F.A.;
- l'Ufficio Generale di Controllo (UGeCo), struttura che consente al Capo di SMA di ottemperare al quadro normativo in materia di gestione e di verificarne i risultati e l'efficienza della F.A., in relazione alle missioni assegnate;
- l'Ispettorato per la Sicurezza del Volo (ISV), organo responsabile in materia di prevenzione degli incidenti di volo, investigazione a seguito di incidente di volo, collegamento con le istituzioni nazionali ed internazionali operanti nel settore.

L'organizzazione funzionale dell'A.M. si articola in quattro Alti Comandi, retti da Generali di Squadra Aerea e dipendenti direttamente dal Ca. di SMA:

- il Comando della Squadra Aerea (CSA). Il CSA è l'Alto Comando di F.A. che assicura l'addestramento dei reparti operativi affinché acquisiscano e mantengano il livello di prontezza e la capacità operativa previsti dalle norme vigenti. Il livello intermedio del CSA è costituito da:
 - la Divisione Caccia Intercettori e la Divisione Caccia Bombardieri Ricognitori;
 - la 1^a Brigata Missili, la 9^a Brigata Aerea e la 46^a Brigata Aerea;
 - la Brigata Spazio Aereo;
 - l'Ufficio Generale per la Meteorologia.

A livello periferico operano i reparti operativi responsabili per la condotta della missione assegnata;

- il Comando Logistico (CL). Il CL è l'Alto Comando di F.A. che assicura i servizi di supporto tecnici e logistici a tutti i reparti ed enti della F.A., necessari per garantire l'operatività e l'assolvimento della missione assegnata. Il livello intermedio del CL è costituito da:
 - 1^a Divisione "Centro Sperimentale di Volo";
 - 2^a Divisione "Supporto tecnico operativo Aeromobili, Armamento e Avionica";
 - 3^a Divisione "Supporto tecnico operativo Sistemi di Comando e Controllo";

- Reparto Servizi di Supporto;
- Reparto Servizi di Commissariato e Amministrazione;
- Reparto Infrastrutture;
- Servizio Sanitario.

A livello periferico si collocano gli enti e reparti responsabili del supporto tecnico logistico, e della manutenzione per tutti i sistemi, mezzi ed apparati in dotazione;

- il Comando Generale delle Scuole (CGS). Il CGS è l'Alto Comando di F.A. che assicura la formazione del personale di tutte le categorie d'appartenenza. Il livello intermedio del CGS è costituito da:
 - Divisione Formazione Ufficiali;
 - Divisione Formazione Superiore;
 - Divisione Formazione Sottufficiali e Truppa.

Dalle tre Divisioni dipendono gli Istituti di formazione e le Scuole, anche di volo, che costituiscono l'organizzazione periferica del CGS;

- il Comando Operativo delle Forze Aeree (COFA). Il COFA è l'organo di cui si avvale il Capo di SMA per esercitare il comando operativo delle forze aeree, qualora delegato, ed il controllo operativo delle componenti aeree in base alle direttive in vigore.

Il COFA si articola in: Stato Maggiore, responsabile della stesura dei piani operativi, di urgenza e di contingenza, nonché delle predisposizioni logistiche connesse alle operazioni ed esercitazioni; Centro Operativo che costituisce l'elemento organizzativo attraverso il quale vengono esercitate le attribuzioni di comando da parte dell'autorità preposta.

b. Organizzazione di comando e controllo

Il COFA è l'organo di cui si avvale il Capo di SMA per svolgere le sue funzioni di Comandante delle Forze Aeree, per attuare le direttive operative e dirigere le operazioni aeree. Il COFA ha il compito di svolgere le operazioni aeree che gli sono affidate, utilizzando aliquote di forze di volta in volta assegnate per il tempo necessario a conseguire l'obiettivo delle operazioni/esercitazioni.

L'Italia, poiché inserita in alleanze/organizzazioni internazionali (NATO, UE, ONU, ecc.) e/o multinazionali, potrebbe avere la necessità, per ordine del Capo di Stato Maggiore della Difesa e su decisione del livello politico-strategico, di porre le proprie forze aeree a disposizione di tali organizzazioni. La Difesa Aerea assicurata dall'A.M. è integrata, fin dal tempo di pace, sotto il comando NATO e prevede l'assegnazione permanente di un'aliquota di forze. Tale integrazione avviene tramite il COFA dove si congiungono le organizzazioni di C2 nazionali e NATO, e all'occorrenza multinazionali, secondo il seguente modello:

- in ambito nazionale, il COFA dipende funzionalmente dal COI in caso di operazioni od esercitazioni interforze/internazionali;

- per esigenze NATO, il CAOC 5 (Combined Air Operations Centre) costituisce il punto di congiunzione delle Forze Aeree nazionali messe a disposizione del Component Commander Airsouth, a sua volta dipendente dal CINCSOUTH (Comandante in capo delle forze NATO del sud Europa).

Entrambe le linee di comando e controllo, per l'esercizio del controllo/comando tattico e per le funzioni di "tasking", si avvalgono dei centri di C2 tattico e di sistemi di comunicazione articolati in una componente fissa e una mobile.

Componente fissa

La struttura di C2 è costituita dal Centro Operativo del COFA e dal CAOC 5, da 6 CRP (Control and Reporting Post) con funzioni di riporto della situazione aerea e controllo dei mezzi attivi della difesa, e da 15 radars. Alla realizzazione della situazione aerea nazionale concorrono anche 6 radars del controllo del traffico aereo.

Componente mobile

La struttura di C2 mobile (C2M) nazionale si articola in una componente mobile di C2, 3 sistemi radar mobili e sul Gruppo di Comando e Controllo Campale (GCCC). Il C2M è in grado di fornire al Comandante operativo un idoneo strumento per il supporto decisionale. Per le sue caratteristiche di alta flessibilità d'impiego e di elevata mobilità, trasportabilità ed interoperabilità con altri sistemi nazionali e non, esso è in grado di fornire il supporto anche ad attività di protezione civile in caso di emergenze nazionali o disastri naturali. Il sistema C2M è stato impiegato in occasione di eventi di rilievo sul piano internazionale quale strumento decisionale e di coordinamento per le operazioni di difesa aerea (Vertice NATO del maggio 2002).

Per un'appropriata azione di C2 e per garantire una tempestiva raccolta, elaborazione, classificazione, distribuzione e gestione delle informazioni, la F.A. si avvale di sistemi di comunicazione all'avanguardia. Tra questi vi sono il sistema satellitare SICRAL, il Sistema di Comando e Controllo dell'A.M. (SiCCAM) ed i sistemi di connessione "Tactical Data Link" (TDL). Tali sistemi soddisfano i requisiti d'interoperabilità NATO.

Per quanto riguarda gli aspetti legati al comando e controllo operativo, i mezzi a disposizione della F.A. hanno consentito al Capo di SMA di esercitare le proprie funzioni e di rispettare gli impegni in ambito internazionale.

c. Approntamento e disponibilità

L'Aeronautica Militare ha garantito, in termini d'approntamento, prontezza ed efficienza, una risposta di livello adeguato, sia per attività operative sia addestrative, agli impegni assunti a livello nazionale e internazionale. In particolare, la F.A. ha provveduto ad incrementare la prontezza operativa della

Difesa Aerea in risposta agli attacchi terroristici dell'11 settembre ed ha supportato le richieste della Coalizione per le operazioni "Enduring Freedom" e "ISAF". Nel 2002, l'esodo dei piloti ha registrato un'inversione di tendenza rispetto all'anno precedente (solo 10 cessati a domanda a fronte dei 132 del 2001). Gli effetti derivanti dal fenomeno degli anni precedenti, tuttavia, hanno impedito l'addestramento delle nuove generazioni di piloti col necessario rateo. La carenza di piloti esperti ed i concomitanti lavori di ammodernamento hanno comportato, per alcune linee di volo, un livello d'efficienza non superiore al 50%.

Nonostante le limitazioni dovute alla vetustà di alcuni degli assetti disponibili quali, per esempio, quelli della Difesa aerea, la F.A. è stata in grado di assicurare la protezione aerea di un evento di rilevanza internazionale, quale il summit NATO-Russia a Pratica di Mare, e di sostenere l'incremento della prontezza operativa di alcuni assetti aerei per la protezione di determinate aree del Paese, a seguito dell'analisi della minaccia terroristica.

Per quanto concerne il trasporto aereo, nonostante il graduale passaggio alla nuova linea C130J, l'Aeronautica Militare ha garantito la maggior parte del supporto richiesto. Unica eccezione di rilievo è stata la sospensione dell'attività di supporto alla campagna ENEA in Antartide.

Il trasporto di Stato ha visto un incremento di circa il 2% rispetto all'attività programmata, a causa di una maggiore richiesta da parte della Presidenza del Consiglio dei Ministri per trasporti di carattere umanitario e/o di soccorso.

La componente elicotteri della F.A. ha svolto il compito di concorso per la ricerca e soccorso coprendo tutto il territorio nazionale e fornendo il proprio supporto anche per esercitazioni nazionali e internazionali.

Sono stati assicurati, inoltre, il servizio meteorologico nazionale e quello di controllo degli spazi aerei e del traffico aereo a tutti gli aeromobili militari e civili che operano sugli aeroporti militari aperti al traffico civile e nelle zone di giurisdizione.

I compiti della F.A. discendono da leggi dello Stato e dagli accordi sottoscritti dalla nazione con organismi internazionali, quali l'ONU, la NATO, l'UE, l'OSCE, o a livello bilaterale e multilaterale. Tali compiti comportano responsabilità precise in termini di capacità operative e di autosostegno da garantire anche in caso d'operazioni prolungate e lontane dal territorio nazionale. Per esigenze nazionali, la disponibilità garantita è nell'ordine del 70% dell'intera flotta.

Le risorse finanziarie hanno consentito di garantire la disponibilità dichiarata, nel 2002, delle seguenti aliquote di forze:

ONU Stand-by forces (for PSO)	NATO (FG 2002: RF-MDF)	UE (HFC 2002)
• 8 aerei C-130 (trasporto) • 5 elicotteri HH-3F SAR (ricerca e soccorso) • 5 elicotteri AB-212 SAR (ricerca e soccorso) • Elementi CS/CSS e STO	• 34 aerei F-104 (difesa aerea) • 30 aerei TORNADO IDS (attacco) • 10 aerei TORNADO ECR (guerra elettronica) • 16 aerei TORNADO ADV (difesa aerea) • 48 aerei AM-X (attacco e ricognizione) • 10 aerei C-130 (trasporto) • 6 aerei G-222 (trasporto) • 6 elicotteri HH-3F CSAR (combattimento, ricerca e soccorso) • 2 aerei B-707 (rifornimento in volo) • 7 batterie SPADA (difesa aerea basata a terra) • 3 Gruppi NIKE (difesa aerea basata a terra) • Elementi CS/CSS e STO	• il COFA • il C2M (con capacità CAOC, CRC e radar mobile) • 4 aerei TORNADO IDS (attacco) • 4 aerei TORNADO ECR (guerra elettronica) • 18 aerei AM-X (attacco e ricognizione) • 5 aerei C-130 (trasporto) • 4 aerei KC-130 (rifornimento in volo) • 4 aerei G-222 (trasporto) • 6 elicotteri HH-3F CSAR (combattimento, ricerca e soccorso) • 3 aerei Atlantic MPA (pattugliamento marittimo) • 2 aerei B-707 (rifornimento in volo) • 2 batterie SPADA (difesa aerea basata a terra) • Elementi CS/CSS e STO

Pur trattandosi di un complesso di capacità adeguato, giova precisare che tali forze rispecchiano i requisiti di pianificazione precedenti l'11 settembre 2001, e che, pertanto, non tengono in debito conto le nuove priorità operative e le necessità d'intervento immediato anche in teatri molto lontani dal territorio nazionale, determinatesi a seguito dei noti eventi. E' diventata pressante, pertanto, l'esigenza di assicurare una maggiore capacità d'intervento in termini di sorveglianza, azione e protezione del teatro e delle forze rischierate, attraverso l'acquisizione di velivoli radar (in grado di garantire la sorveglianza a tutte le quote dello spazio aereo nazionale/di interesse, come anche la scoperta tempestiva di velivoli "slow movers" operanti a bassa quota, e la diffusione immediata degli allarmi), di sistemi di difesa antimissile per contrastare anche la minaccia portata dalle armi di distruzione di massa, nonché maggiori capacità di proiezione delle forze attraverso adeguati elementi di Combat Support (CS)/Combat Service Support (CSS) e Survive To Operate (STO).

d. Mobilità e capacità di rischieramento

L'obiettivo di conseguire una maggiore mobilità delle forze e di garantire loro un migliore sostegno logistico e di protezione in teatro d'operazioni è stato perseguito attraverso la continuazione di programmi avviati per la componente aerea, quella terrestre ed i sistemi di Comando, Controllo e Comunicazioni.

Il processo di livellamento della componente logistica, rispetto a quanto richiesto dalla NATO, richiederà ancora un arco di tempo valutabile in 3/4 anni e si completerà con la creazione di due pacchetti omogenei di capacità operative.

Questa previsione nel medio termine va interpretata alla luce dei fattori che hanno caratterizzato lo scenario in cui il processo d'adeguamento per la F.A. è stato avviato:

- la difficoltà nell'identificazione dei supporti, avvenuta per successivi affinamenti anche alla luce delle esperienze più recenti;
- la scarsità di risorse finanziarie da dedicare al settore;
- l'insorgere di nuove esigenze, connesse con la costituzione di nuovi Reparti con compiti di proiezione;
- la poca esperienza della F.A. ad operare, per periodi prolungati ed in situazioni di crisi, al di fuori di sedimi aeroportuali già costituiti e attrezzati.

Buona è la capacità di movimentazione e di proiezione del personale e del sostegno logistico, essendo stati già introdotti in linea 15 dei 22 velivoli C-130 J. Inoltre, sono state affinate le procedure e sono state potenziate le dotazioni del Reparto Mobile di Supporto (RMS) di Villafranca, che nella fase iniziale assicura l'attivazione del supporto logistico alle unità di previsto rischieramento.

Per quanto concerne il comando e controllo mobile, la F.A. è già in possesso di un sistema campale operativamente valido. Sono tuttavia avviate azioni per adeguare e potenziare il predetto sistema in modo da renderlo idoneo a svolgere tutte le funzioni operative nella sua configurazione massima (JAFCC)¹⁴ e minima (Gap Filler), assicurando nel contempo la rispondenza ai requisiti di modularità, flessibilità e proiettabilità (ISO standard). Analogo provvedimento di potenziamento è in corso per il settore del controllo del traffico aereo e meteorologico, mediante l'acquisizione programmata di sistemi mobili in grado d'assicurare i servizi assistenza al volo per i Reparti di proiezione.

e. Sostenibilità logistica

L'A.M. è attualmente in grado di schierare componenti logistiche autonome e di fornire solo un parziale supporto ad eventuali schieramenti di componenti aeree operative.

La sostenibilità dello sforzo aereo, lontano dalle basi stanziali, si attesta, come consolidato anche in campo NATO, intorno al 30-40% della forza aerea operativamente disponibile. Questa percentuale consente l'avvicendamento delle risorse ed assetti per la loro rigenerazione, addestramento, riqualificazione e riposo.

La capacità di "sostegno uomo", in termini d'equipaggiamento individuale, di servizi di vettovagliamento/accampamento e di movimentazione in teatro, è soddisfacente. L'A.M. è in grado di mantenere un'aliquota di circa 600 persone, assicurandone la rotazione periodica anche a tempo indeterminato.

¹⁴ Joint Air Force Component Commander