Comando è responsabile dell'emanazione delle direttive attuative per i propri mezzi, tenendo informati gli altri, il coordinamento operativo di mezzi di diverse Amministrazioni sulla medesima scena d'azione è assegnato all'Unità della M.M.I.. CINCNAV è inoltre delegato a coordinare anche l'attività dei velivoli da pattugliamento marittimo delle tre Amministrazioni interessate. Nell'ambito delle acque territoriali le prerogative delle Unità navali rimangono immutate. Le stesse concorrono all'attività delle Forze di Polizia, coordinate dalla Guardia di Finanza, attraverso la tempestiva comunicazione di avvistamento di natanti in arrivo o mediante tracciamento e riporto dei natanti stessi, in attesa dell'intervento delle Forze di Polizia. Il D.I. introduce una zona di handover, coincidente con la cosiddetta zona contigua, nella quale avviene il passaggio di responsabilità delle attività di monitoraggio tra le UU.NN. della MM e gli assetti della Guardia di Finanza.

Sono attualmente in atto tre distinti dispositivi di sorveglianza in profondità che operano rispettivamente nelle acque del Canale d'Otranto, nel Mar Ionio e nello Stretto di Sicilia. Tali dispositivi sono articolati su:

- Rete radar costiera;
- Velivoli da Pattugliamento Marittimo (MPA ed elicotteri basati a terra);
- Unità navali d'altura e costiere (assegnate su base permanente per l'esigenza);
- Tutte le Unità navali e gli aeromobili che operano nelle aree di interesse su base occasionale (compito secondario).

Canale d'Otranto

In accordo al "Protocollo d'intesa relativo al controllo congiunto delle acque territoriali della Repubblica di Albania" del 22.05.1998, la M.M. opera a Durazzo con il 28° Gruppo Navale, costituito da motovedette del Corpo delle Capitanerie di Porto, 1 o 2 navi Mototrasporto Costiero, un'aliquota di uomini del Reggimento San Marco e una stazione radar sull'isola di Saseno.
I mezzi espletano funzioni di p.g. nelle acque territoriali albanesi per prevenire i tentativi di emigrazione clandestina, avendo a bordo 1 o 2 Ufficiali delle Forze di Protezione Marittima albanesi, che, pertanto, esercitano la potestà nazionale nel proprio mare territoriale.
Tale dispositivo è integrato con quello permanentemente attivato sulle coste pugliesi, costituito dai radar costieri fissi di Vieste, Santa Maria di Leuca e Pedagne e da quello carrato di Otranto, facenti parte della rete radar integrata, gestita dal MARIDIPART TARANTO. In caso di necessità possono essere resi disponibili le Unità Navali d'altura e i velivoli da pattugliamento marittimo (MPA), normalmente impiegati negli altri dispositivi in atto.
L'impiego dei Mezzi Areonavali di tutte le forze che concorrono al controllo dell'immigrazione clandestina nell'area è coordinato da un Piano Prefettizio territoriale in corso di revisione, al fine di allinearlo, su disposizioni del Ministero degli Interni, ai contenuti del D.I. del 14 luglio 2003. Nell'ambito di tale revisione è previsto trasferire il ruolo di raccordo e diffusione delle

informazioni verso gli altri Comandi/Enti interessati da MARIDIPART TARANTO a CINCNAV.

Mar Ionio

Tale dispositivo è costituito da una rete radar costiera integrata (radar fisso di Sellia Marina e carrato di Punta Stilo), opportunamente integrata, sulla base di segnalazioni di possibili sbarchi fornite dal Ministero dell'Interno o dagli Enti informativi, con assetti aeronavali in elevato stato di approntamento nei porti di Taranto o Augusta e nelle basi aeree siciliane.
Anche il Piano Prefettizio territoriale per quest'area è in corso di aggiornamento per allinearne i contenuti al D.I. del 14 luglio 2003.

Stretto di Sicilia

La M.M. concorre al dispositivo permanentemente attivato dalle Forze di Polizia con le Stazioni Radar di Favignana e di Cozzo Spadaro nonché con l'Unità Navale (Corvetta/Pattugliatore) in attività di Vigilanza Pesca nelle acque dello Stretto di Sicilia e con un Velivolo da pattugliamento marittimo ATLANTIC (Una missione giornaliera). Qualora l'area sia interessata da significativi flussi o le informazioni in possesso facciano prevedere una concentrazione dell'attività nella zona a sud di Lampedusa, il dispositivo è rinforzato con un'ulteriore Corvetta o Pattugliatore.
Nel periodo 10 – 23 settembre 03, l'Unità in pattugliamento nell'area è stata integrata all'interno del dispositivo multinazionale di controllo flussi migratori denominato "NETTUNO" (cui hanno partecipato mezzi francesi, spagnoli, inglesi e maltesi), operante nelle acque dello Stretto di Sicilia e delle Isole Pelagie.
Tale dispositivo si colloca nelle iniziative europee nell'ambito del Comitato Strategico Immigrazione, Frontiere ad Asilo (Progetti SCIFA), per il controllo dei flussi migratori, coordinata, in ambito nazionale, dal Ministero dell'Interno.
Nel complesso il numero dei clandestini fermati in mare o sui litorali nazionali presenta una flessione del 29% rispetto all'anno precedente. Anche quest'anno, durante il periodo estivo, è stato necessario l'impiego di un maggior numero d'Unità Navali in pattugliamento.
Nell'ambito delle attività correlate con l'immigrazione clandestina, nel 2003 la MMI ha fornito, per la prima volta al MININTERNO, il concorso per l'evacuazione di clandestini dal centro di accoglienza di Lampedusa verso altri centri di accoglienza (periodo 01 luglio – 30 settembre). Tale concorso è stato assicurato, a titolo oneroso, da Unità tipo MTC/MTF che con 9 trasporti hanno trasferito a Porto Empedocle un totale di 710 clandestini.

(3) Vigilanza pesca

Anche nel 2003 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 44 missioni per un totale di circa 8.555 ore di moto.Si è confermata

anche per il 2003 la validità della cooperazione bilaterale con la Tunisia che ha portato ad una sostanziale stabilizzazione della situazione di contenzioso in materia di zone di pesca. Nel 2003 sono stati sequestrati 2 motopesca, rispetto ad 1 caso nel 2002, ai 4 del 2001 ed ai 5 del 2000.

(4) Concorsi

Nel 2003 la Marina ha prestato supporto di personale e tecnico-logistico alla Protezione Civile nell'ambito delle seguenti emergenze di rilevanza nazionale:

- ERUZIONE STROMBOLI (31 dicembre 2002 al 02 ottobre 2003): la Marina Militare ha fornito il proprio concorso in supporto alle attività dei Centri Operativi Avanzato e Misto di Lipari e Stromboli, rischierando Nave San Giusto in zona fin dalla prima emergenza e stabilendo un piano di evacuazione dell'Isola con Elicotteri e Mezzi da sbarco dell'Unità. Ha inoltre assicurato la disponibilità di Elicotteri di MARISTAELI CATANIA per le evacuazioni di emergenza.
  E' stata inoltre assicurata, dopo la prima emergenza, la disponibilità continuativa di Unità in elevato stato di approntamento a Messina ed Augusta (Nave San Giusto, Nave Spica, Nave Cassiopea e Nave Tirso).
- ALLUVIONE ZONA PALAGIANO: per le esigenze scaturite dall'alluvione nella zona di Palagiano (08 – 27 SET 03), la M.M., tramite MARIDIPART TARANTO, ha fornito n. 552 uomini che si sono alternati nel corso del periodo in questione, una tenda shelter adibita ad infermeria compresa di tutta l'assistenza sanitaria, un gruppo elettrogeno, circa 29.000 pasti caldi, effetti letterecci a favore degli sfollati, numerosi mezzi di trasporto ed altro.
- ALLUVIONE ZONA AVETRANA: la M.M. ha fornito il proprio contributo di assetti anche nell'ambito dell'emergenza causata dall'alluvione di Avetrana, mettendo a disposizione n. 4 autocarri, n.2 motopompe ed il relativo personale.
- ALLUVIONE PROVINCE CATANIA E SIRACUSA (17 – 19 SET): per le esigenze sopravvenute, a seguito dell'alluvione delle province di Siracusa e Catania, la M.M., a mezzo di Elicotteri di MARISTAELI CATANIA, ha effettuato 5 interventi (11 ore di volo circa) sul territorio per soccorso al personale civile, sopralluoghi e riprese televisive. Nel rischieramento a terra i Velivoli hanno mantenuto un elevato stato di approntamento (1-2H).
- EMERGENZA INCENDI LITORALI NORD-ORIENTALI DELLA SARDEGNA – nel corso della stagione estiva sono state approntate: Nave LIPARI (dal 01 al 31 LUG 03) e Nave PANTELLERIA (dal 01 al 31 AGO 03) per eventuali evacuazioni di emergenza. Tale attività si è concretizzata, il 14 agosto, con l'evacuazione di 54 persone dal litorale di Olbia;
- CAMPAGNA ANTI-INCENDI BOSCHIVI 2003 - nel corso della stagione estiva sono stati forniti interventi di elicotteri per un totale di 260 ore volo circa.

- RIFORNIMENTI IDRICI A FAVORE DELLE ISOLE MINORI – durante la stagione estiva sono stati effettuati i seguenti rifornimenti idrici:

UNITA'	LOCALITA' RIFORNITE	PERIODO-RIFORNIMENTI EFFETTUATI	MC EROGATI
N. PIAVE	ISOLA FAVIGNANA	LUGLIO – 1 RIF.TO	2.800
N. BASENTO	ISOLE TREMITI	LUGLIO – 1 RIF.TO	800
N. BORMIDA	MONTEROSSO	GIU/SET - 5 RIF.TI	2.460

Nel 2003 è proseguita la cooperazione tra i Ministeri della Marina Militare e dei Beni Culturali ed Ambientali nel campo della ricerca archeologica subacquea, durante l'anno sono state svolte le seguenti attività:

- Arcipelago toscano (16 – 25 luglio), Nave GAETA. L'attività ha consentito di completare il ciclo di ricerche effettuate negli anni scorsi a favore della Sovrintendenza Archeologica Regione Toscana per la ricerca e l'investigazione di relitti di navi romane nell'area. In particolare l'assistenza di Nave Gaeta si è rivelata fondamentale per le operazioni di recupero e stivaggio di reperti archeologici presenti sul sito "Perrelli", ad alto rischio di saccheggio;
- Golfo di Policastro (21 – 25 luglio), Nave ALGHERO. Per ricerca, localizzazione e copertura topografica di relitti d'interesse archeologico nell'area.

(5) Esercitazioni internazionali e NATO

- Dynamic Response (Italia-Argentina), nei Balcani
- Damsel Fair (Mediterraneo)
- Dog Fish (Italia-USA-Francia-Tunisia-Spagna-Grecia) (Mar Ionio-Sicilia Orientale)
- Allied Mil. Activity Goose Bay (Canada)
- Basilic
- Canale (Italia-Sicilia)
- Chaminop (Francia-Tolone)
- Cinque terre (Italia-La Spezia)
- Cooperative Engagement (Croazia)
- Cooperative Partner (Mar Nero)
- Diamond Zodiac (Mediterraneo Centrale)
- JMC
- Mare Aperto
- MEDEX-I (Algeria)
- MINEX TU (Egeo)
- MECO FF (Francia – Tolone)
- MECO SSN (Francia – Tolone)
- NAURAS (Italia – Libia)
- NEOTAPON (Isole Canarie)
- RECO SSN (Francia – Tolone)
- SUBEX (Turchia)
- SPRING FLAG (Italia)

- KEFTACEX (Islanda)

h. Di seguito sono riepilogati alcuni dei dati più importanti relativi all'attività svolta nel 2003[13].Dati statistici 2003

Ore di moto

Le riduzioni di bilancio dell'esercizio finanziario 2003 hanno comportato una riduzione del monte ore di moto disponibile per le attività della Squadra Navale e la rimodulazione di parte dell'attività di manutenzione dello strumento operativo, al fine di salvaguardarne un adeguato livello di efficienza ed evitarne un prematuro invecchiamento. Tale contesto finanziario, a fronte di un sempre maggior coinvolgimento della Marina Militare in Operazioni Reali di Peace Support/Crisis Management, dovute essenzialmente alla lotta contro il terrorismo internazionale, ha provocato una contrazione delle ore di moto destinate all'addestramento, determinando, di fatto, una netta predominanza percentuale di attività operativa piuttosto che addestrativa ed un drastico taglio dell'attività di rappresentanza, sperimentale, etc. per un totale di circa 79.000 ore di moto.

- ore di moto: 79.322 (- 8.8 % rispetto al 2002)
- attività operativa: 57 %
- attività addestrativa: 36 %
- attività varia: 7 %

Controllo dell'immigrazione clandestina

- ore di moto 5550
- ore di volo: 2680 (305 missioni)
- scafi localizzati: 229
- scafi sequestrati: 209
- clandestini fermati (anche sul territorio): 12323

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 interoperabile con le forze aeree dei principali Paesi occidentali.
L'introduzione del modello professionale (Legge n. 331/2000 e D. Lgs. 215/2001) che sta imponendo un ridimensionamento generale a 190.000 unità, per l'A.M., 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

[13] I valori indicati sono approssimati per difetto o eccesso.

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 missione dell'Aeronautica Militare è:

"Difendere l'Italia, il suo territorio, la sua sovranità ed i suoi interessi vitali, garantendo l'approntamento, l'efficacia operativa e l'impiego delle forze aeree nel quadro del sistema di sicurezza nazionale ed internazionale".

La struttura dell'A.M. è articolata su due principali livelli organizzativi:
- area "Organismi di Vertice";
- area "Comandi di Vertice" e relative articolazioni dipendenti.

Gli "Organismi di Vertice" costituiscono il primo livello organizzativo della F.A., per la trattazione di tutte le materie che risalgono direttamente al Capo di SMA.
Essi sono:
- lo Stato Maggiore dell'Aeronautica (SMA), che supporta il Capo di Stato Maggiore dell'A.M. nella pianificazione, organizzazione, coordinamento ed controllo dei vari settori di attività della F.A.. Esso fornisce al Capo di SMA gli elementi per le decisioni di sua competenza, predispone regolamenti, direttive, piani, programmi e ordini; controlla l'attuazione di quanto disposto dal Capo di SMA.;
- la Direzione per l'Impiego del Personale Militare dell'Aeronautica (DIPMA), tramite la quale il Capo di SMA esercita le attribuzioni in materia di impiego del personale militare A.M. (per il personale civile vi provvede PERSOCIV in coordinamento con lo SMA);
- il Reparto Generale Sicurezza (RGS), tramite il quale il Capo di SMA esercita le attribuzioni di organo centrale di sicurezza dell'A.M.;
- l'Ufficio Generale di Controllo (UGeCo), la cui missione è quella di assistere il Capo di SMA nella verifica del perseguimento delle linee d'azione fissate e del conseguimento degli obiettivi indicati e dei risultati richiesti, nonché nel controllo per la gestione del Centro di Responsabilità Amministrativa (CRA-AM);
- l'Ispettorato per la Sicurezza del Volo (ISV), tramite il quale il Capo di SMA esercita i compiti assegnati per legge nel settore della sicurezza del volo;
- l'Ufficio dell'Ispettore dell'Aviazione per la Marina (organicamente inserito nello Stato Maggiore della Marina), che supporta l'Ispettore nell'espletamento delle attribuzioni a lui conferite dalle norme vigenti;
- l'Ufficio del Generale del Ruolo delle Armi e gli Uffici dei Capi dei Corpi, che consentono alle rispettive Autorità apicali di espletare la funzione di consulenti del Capo di SMA su diverse materie inerenti il Ruolo/i Corpi;
- le Commissioni di Avanzamento, che svolgono le attività previste dalle normative vigenti in materia di valutazione e predisposizione degli atti propedeutici alle attività di Istituto.

L'area "Comandi di vertice" è articolata "per funzioni", su quattro componenti/settori di attività:

- componente operativa, corrispondente all'impiego delle forze;
- componente di approntamento, corrispondente alla predisposizione delle forze in termini di prontezza e capacità operativa;
- componente logistica, corrispondente alle attività di supporto tecnico-logistico necessarie per garantire l'operatività delle forze;
- componente formativa, corrispondente alle attività di selezione e formazione del personale.

Nell'ambito di ciascuna componente funzionale opera una struttura gerarchica articolata su tre livelli:

- livello centrale, costituito da un Comando di Vertice che è l'organismo apicale del settore di attività. Ciascuno Comando di Vertice è retto da un Generale di Squadra Aerea, che dipende direttamente dal Capo di Stato Maggiore dell'A.M.;
- livello intermedio, costituito da organismi che, nell'ambito del settore di attività, svolgono un'azione di *demoltiplica,* nei confronti degli enti, comandi e reparti periferici che da essi dipendono, delle direttive di comando, indirizzo, coordinamento e controllo emanate dal corrispondente Comando di Vertice;
- livello periferico, costituito da organismi che, nell'ambito del settore di attività, assolvono compiti di carattere esecutivo.

Componente Operativa

Il Comando di Vertice è il Comando Operativo delle Forze Aeree (COFA), tramite il quale il Capo di SMA, quale Comandante delle Forze Aeree (CFA), esercita il comando ed il controllo operativo delle forze aeree in base alle norme in vigore.

Il COFA è l'interfaccia tra i Comandi operativi sia nazionali che multinazionali e NATO. Per quanto concerne le esigenze di Comando e Controllo in operazioni od esercitazioni interforze od internazionali, il COFA dipende operativamente dal COI.

Componente di approntamento

A livello centrale (Comando di Vertice) si colloca il Comando della Squadra Aerea (CSA), attraverso il quale il Capo di SMA esercita le attribuzioni in materia di addestramento, predisposizione ed approntamento operativo dei Reparti, affinché gli stessi acquisiscano e mantengano i previsti livelli di prontezza e capacità operativa.

Il livello intermedio del CSA è costituito da:

. Divisione Caccia Intercettori e la Divisione Caccia Bombardieri Ricognitori;
. 1^ Brigata Missili, la 9^ Brigata Aerea e la 46^ Brigata Aerea;
. Brigata Spazio Aereo;
. Ufficio Generale per la Meteorologia.

A livello periferico si collocano i reparti operativi (Stormi, Gruppi, ecc.), responsabili per la condotta della missione assegnata.

Componente Logistica

Il Comando di Vertice è il Comando Logistico (CL), attraverso il quale il Capo di SMA esercita le attribuzioni in materia logistica in generale e di approntamento in particolare. Il CL assicura, altresì, i servizi tecnico-operativi e logistico-operativi volti a garantire i necessari livelli di efficienza e, quindi, l'assolvimento della missione assegnata.

Il livello intermedio del CL è costituito da:

- 1^ Divisione "Centro Sperimentale di Volo";
- 2^ Divisione "Supporto tecnico operativo Aeromobili, Armamento e Avionica";
- 3^ Divisione "Supporto tecnico operativo Sistemi di Comando e Controllo";
- Servizio dei Supporti;
- Servizio di Commissariato e Amministrazione;
- Servizio 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 agli Enti della F.A..

Componente Formativa

Il Comando di Vertice è il Comando Generale delle Scuole (CGS), attraverso il quale il Capo di SMA esercita le attribuzioni in materia di formazione e qualificazione basica e del personale militare A.M. appartenente a tutte le categorie, nonché la selezione, il reclutamento e l'addestramento al volo finalizzato al conseguimento del brevetto di "pilota militare" e "navigatore militare".

Il livello intermedio del CGS è costituito da Comandi preposti alla formazione di Ufficiali, Sottufficiali e Truppa.

A livello periferico si collocano gli Istituti di formazione e le Scuole (comprese quelle di volo) dell'A.M..

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, che interagisce con le organizzazioni di C2 nazionali e NATO, e all'occorrenza multinazionali, secondo il seguente modello:

- in ambito nazionale, il COFA dipende operativamente dal COI in caso di operazioni od esercitazioni interforze/internazionali;
- per esigenze NATO, il Comandante del COFA, che è anche il Comandante del CAOC 5 (Combined Air Operations Centre) costituisce l'elemento 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 una Sala Difesa Aerea Nazionale (SDAN), 4 CRP (Control and Reporting Post) con funzioni di riporto della situazione aerea e controllo dei mezzi attivi della difesa, e da 10 testate radar remote completamente automatizzate. 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, 4 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 può essere utilizzato per il Comando e Controllo di forze aeree nazionali/NATO in operazioni di proiezione ed è altresì in grado di fornire il supporto 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.

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, gli eventi terroristici che hanno caratterizzato questi ultimi anni hanno impresso un notevole impulso al settore della sicurezza e della Difesa Aerea. In

tale contesto, la F.A. ha garantito la prontezza di assetti sia per attività reali che esercitative. Ha assicurato la protezione di aree sensibili e ha condotto attività addestrative nel settore WMD/PSI (Weapons of Mass Destruction/Proliferation Security Iniziative).
In attesa dell'entrata in linea del moderno velivolo caccia "Eurofighter", la FA ha avviato un programma di transizione che vede gradualmente la dismissione del velivolo F-104 e l'utilizzo di velivoli F16 americani quale soluzione "ad interim".
Nel 2003 l'esodo dei piloti ha fatto registrare un nuovo incremento rispetto al precedente anno (43 cessati a domanda a fronte dei 10 del 2002). Tale consistenza, tuttavia, in certa misura può ancora essere considerata fisiologica per la F.A..
In considerazione del livello di esperienza mediamente posseduto da piloti interessati all'esodo, il fenomeno si ripercuote negativamente anche sulla capacità addestrativa dei Reparti di Volo causando una disarmonia tra le ore volate dagli equipaggi esperti e quelle effettuate dal restante personale.
I necessari programmi di ammodernamento che hanno interessato alcune linee di Volo, inoltre, hanno comportato per le stesse un livello d'efficienza all'incirca pari al 50%.
Per quanto concerne il trasporto aereo, grazie all'impiego del C130J, l'Aeronautica Militare è stata in grado di fornire il supporto richiesto dagli impegni sia nazionali sia internazionali (in particolare, nell'ambito della Coalizione per la lotta al terrorismo). Unica eccezione è stata la sospensione dell'attività di supporto alla campagna ENEA in Antartide, dovuta a prioritari impegni operativi e alla situazione di transizione della linea.
Il trasporto di Stato ha visto un incremento di circa il 23% rispetto all'attività programmata, a causa di una maggiore richiesta da parte della Presidenza del Consiglio dei Ministri per trasporti per esigenze del Governo.
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 2003, delle seguenti aliquote di forze:

NATO - (FG 2003: IPF-DF)

- 4 F-104 (Difesa Aerea)
- 30 TORNADO IDS (attacco)
- 10 TORNADO ECR (guerra elettronica)

- 4 TORNADO ADV (Difesa Aerea)
- 48 AM-X (Attacco e Ricognizione)
- 11 C-130 (Trasporto)
- 4 G-222 (Trasporto)
- 6 elicotteri HH-3F SAR (Ricerca e Soccorso)
- 2 B-707 (Rifornimento in volo)
- 7 batterie SPADA (Difesa Aerea basata a terra)
- 3 Gruppi NIKE (Difesa Aerea basata a terra)
- 15 Radar Difesa Aerea
- Elementi CS/CSS e STO

ONU - Stand-by forces (for PSO)

- 8 C-130 (Trasporto)
- 5 elicotteri HH-3F SAR (Ricerca e Soccorso)
- 5 elicotteri AB-212 SAR (Ricerca e Soccorso)
- Elementi CS/CSS e STO

EU - (HFC 2003)

- COFA
- C2M (con capacità CAOC, CRC e radar mobile)
- 4 TORNADO IDS (Attacco)
- 4 TORNADO ECR (Guerra Elettronica)
- 10 AM-X (Attacco e Ricognizione)
- 3 C-130 (Trasporto)
- 2 KC-130 (Rifornimento in volo)
- 3 elicotteri HH-3F CSAR (Combattimento, Ricerca e Soccorso)
- 2 G-222 (Trasporto)
- 3 Atlantic MPA (Pattugliamento Marittimo)
- 1 batteria SPADA (Difesa Aerea basata a terra)
- Elementi CS/CSS e STO

Giova precisare che tali forze tengono in considerazioni i requisiti di pianificazione che si sono venuti a determinare a seguito degli eventi dell'11 settembre 2001, e che, pertanto, tengono in debito conto le nuove priorità operative e le necessità d'intervento immediato anche in teatri molto lontani dal territorio nazionale. In tale contesto, inoltre, è diventata pressante anche l'esigenza di assicurare una maggiore capacità d'intervento in termini di sorveglianza, azione e protezione del teatro e delle forze rischierate. La FA intende provvedere in tal senso 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).

Ha inoltre contribuito attivamente all'iniziativa NATO Response Force, approvata al Summit di Praga (novembre 2002) quale ulteriore elemento di credibilità dell'Alleanza, che intende così dotarsi di una capacità "expeditionary joint e combined" ad elevata mobilità. In tale contesto, la F.A. ha messo a disposizione della NATO le seguenti Forze per la NRF1 e NRF 2:

- 4 AM-X, 1 C-130J e 1 B707;
- 1 deposito carburanti campale (400 m^3), 2 aviorifornitori e 10 operatori;
- 15 automezzi ed altrettanti autisti;
- 20 operatori e 10 mezzi per Airbase Engineering a Damage Repair;
- 30 operatori per attività di Airbase Support (Billetting, catering, ecc.).

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 Brigate aeree di proiezioni.
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.

Al momento soddisfacente è la capacità di movimentazione e di proiezione del personale e del sostegno logistico, essendo stati già introdotti in linea 17 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, Joint Air Force Component Commander) 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 1200 persone, assicurandone la rotazione periodica anche a tempo indeterminato.

f. Capacità di sopravvivenza e protezione

Con la riorganizzazione della F.A. del 1999, è stato avviato l'aggiornamento dell'intero quadro normativo giunto ormai quasi a compimento. La capacità di Sopravvivenza Operativa presenta ampi margini di miglioramento, anche in previsione del passaggio ad un sistema d'arruolamento interamente alimentato da volontari.
Gli Enti/Reparti dell'A.M. ritenuti "indispensabili" ai fini dello svolgimento dei compiti istituzionali sono dotati di dispositivi di vigilanza, attiva e passiva, che consentono la protezione dei soli punti sensibili dell'installazione.
Questo comporta, a priori, l'accettazione di un maggiore margine di rischio. I citati dispositivi sono "mantenuti in vita" con difficoltà, soprattutto per mancanza di risorse umane dedicate (in tal senso è nota la carenza di personale di truppa VFA e VFB). L'addestramento specifico è posto spesso a margine della programmazione delle attività, soprattutto per il ridotto numero di militari "liberi" da altri compiti o turni di riposo. A causa d'insufficienti risorse finanziarie, molti Enti e Reparti della F.A. sono ancora privi dei necessari sistemi d'allarme con TV a circuito chiuso. Tali sistemi sono ritenuti indispensabili a seguito della progressiva riduzione del personale dedicato alla protezione dell'installazione. Una volta completato l'adeguamento dei sistemi di sorveglianza, sarà possibile ottenere, in situazione d'emergenza, l'intervento delle Forze di Polizia mediante l'invio di allarmi a distanza.
L'insieme dei servizi di protezione è ormai assicurato da un esiguo numero di personale non di leva e non dedicato. Ciò comporta necessariamente un abbassamento della qualità del servizio protezione e la sottrazione di risorse alle altre funzioni aeroportuali.
L'insieme delle strutture, infrastrutture, mezzi ed equipaggiamenti disponibili per le attività connesse con la Sopravvivenza Operativa risente della poca attenzione prestata alla problematica prima dei tragici eventi dell'11 settembre. In questo ambito si evidenziano le carenze addestrative e di equipaggiamento contro attacchi o rischi di contaminazione NBC (compresi quelli derivanti dalla normale attività industriale). Nonostante i risultati lusinghieri ottenuti, esistono carenze nella

capacità e risorse dedicate alla rimozione e neutralizzazione di ordigni esplosivi, emerse soprattutto negli interventi "fuori area".
In sintesi, la capacità di sopravvivenza operativa della F.A., ad eccezione delle particolari limitazioni sopra menzionate, è ad un livello accettabile per condizioni diverse da quelle d'emergenza generalizzata.
In caso d'operazioni protratte, o su larga scala, potrebbero emergere rapidamente una serie di difficoltà legate allo scarso addestramento generale ed all'assenza di adeguate risorse dedicate.
La F.A. è in grado di assicurare, soprattutto fuori area, attività di difesa attiva e, in parte, passiva e di ripristino, significando che al momento è ancora necessario il concorso da parte d'assetti messi a disposizione da altre F.A. o nazioni.
La F.A. ha avviato la rivitalizzazione delle proprie Forze Speciali (Incursori) e la costituzione di un nuovo Reparto Protezione Forze (16° Stormo) la cui parziale disponibilità è prevista entro il 2004. In tale quadro s'inserisce anche la riorganizzazione della 1^ B.A. missili di Padova (entro il 2006), con l'adeguamento degli assetti organici e la ridefinizione dei compiti assegnati all'unità. L'Aeronautica disporrà così di nuovi strumenti operativi, anche proiettabili, per la protezione delle proprie Forze ma che potranno essere integrati anche in dispositivi interforze e multinazionali.

g. Dati sull'attività svolta nel 2003

(1) Operazioni internazionali

Nel 2003 l'Aeronautica ha preso parte sia ad operazioni internazionali già consolidate sia ai nuovi scenari sviluppatisi a seguito degli attentati dell'11 settembre 2001.

In particolare, l'impegno della FA nell'area balcanica ha riguardato:
- la gestione dell'aeroporto di Dakovjca, in Kosovo, costruito dall'AM al termine dell'operazione Allied Force e finalizzato principalmente a soddisfare le necessità operative e logistiche del contingente italiano;
- il controllo dello spazio aereo in Kosovo tramite la gestione dell'APOD di Pristina, fino a marzo 2003, a cui hanno preso parte circa 150 persone;
- le Forze d'attacco hanno continuato l'attività in tale area così come previsto dai relativi piani d'operazione Joint Forge e Joint Guardian;
- all'Aeronautica militare è stata assegnata, a seguito delle direttive impartite dal Capo di SMD, la responsabilità di schierare in Albania una Forza, al livello ordinativo di Gruppo Autonomo, per eseguire il progetto di ristrutturazione della Scuola di Volo e della relativa pista dell'Aeronautica Militare albanese (op. ALBIT)

Infine, l'AM ha continuato ad onorare gli impegni nell'ambito dell'attività della Coalizione internazionale, a guida USA, per la lotta al terrorismo. In particolare, la partecipazione dell'Aeronautica si è concretizzata con:
- la presenza di propri rappresenti presso i Comandi e centri di controllo, tra cui USCENTCOM (Tampa), CJTF180 (Bagram), RAMCC (Qatar), MNMCC (High Wycombe e Ankara);

- gestione del 6° ROA-15° Stormo (a partire da luglio 2003), con una componente elicotteristica interforze in supporto dell'Operazione "Iraqi Freedom";
- la gestione del NAI (7° ROA a partire al 1° settembre 2003) di Al Bateen (EAU), per il supporto alle Operazioni Enduring Freedom, Iraqi Freedom e ISAF;
- il supporto al trasporto tattico in teatro alla Coalizione mediante il rischieramento a Manas (Kyrgyzstan) di 2 C-130J, fino a ottobre 2003.

(2) Esercitazioni internazionali e NATO
- Able Gain, Germania;
- Canale, Italia-Malta;
- Clean Hunter;
- Crimson Falcon, Olanda;
- Cyrano, Italia – Francia;
- Abu Simbel, Egitto;
- Mare Aperto;
- Elite, Germania;
- Red Flag, USA;
- Eagle SAR, Albania
- Natinad;
- Volcanex;
- AMA Goose Bay;
- Nato Air Meet;
- CSAREX;
- SAR MED/DOC;
- Pixie;
- Dynamic Responce, Kosovo.

Ore di volo

Nel 2003 l'Aeronautica Militare ha effettuato 109.560 ore di volo, così ripartite:
- 28.360 ore assetti combat;
- 36.250 ore assetti del supporto (servizio di ricerca e soccorso, pattugliamento marittimo, rifornimento in volo e guerra elettronica);
- 33.100 ore d'addestramento (primario, pre-operativo e mantenimento qualifiche);
- 11.850 ore per attività di trasporto.

7. CARABINIERI

a. Struttura

L'Arma si articola, sul piano funzionale, sul Comando Generale, sulle organizzazioni addestrativa, territoriale, mobile e speciale e su reparti per specifiche esigenze.

Il Comando Generale assicura la direzione, il coordinamento ed il controllo delle attività istituzionali, nonché l'analisi dei fenomeni criminosi ed il raccordo delle attività operative.
Vertice dell'organizzazione addestrativa è il Comando delle Scuole dell'Arma dei Carabinieri da cui dipendono la Scuola Ufficiali di Roma, la Scuola Marescialli e Brigadieri di Firenze (con Reggimenti Marescialli a Firenze e Velletri e Reggimento Brigadieri a Vicenza), la Scuola Allievi Carabinieri effettivi di Roma (con articolazioni a Campobasso ed Iglesias) e le Scuole per Carabinieri ausiliari di Torino e Benevento (con Battaglioni rispettivamente a Fossano e Reggio Calabria).
L'organizzazione territoriale, fulcro dell'attività di istituto svolta dai Carabinieri, è la risultante di un'intelaitaura di reparti estremamente capillare ed è articolata su 5 Comandi Interregionali (che assicurano anche il sostegno tecnico, logistico ed amministrativo di tutti i Reparti dell'Arma dislocati nell'area di competenza), 19 Comandi di Regione, 102 Comandi Provinciali, 10 Reparti Territoriali e 1 Comando di Gruppo, nonché 535 Compagnie, 22 tra Tenenze e altri Comandi retti da Ufficiali e 4.654 Stazioni.
L'organizzazione mobile e speciale fa capo al Comando delle Unità Mobili e Specializzate "Palidoro" da cui dipendono la Divisione Unità Mobili (articolata sulla 1^ Brigata Mobile - da cui dipendono 11 Battaglioni ed il Reggimento a Cavallo – e sulla 2^ Brigata Mobile che ha alle dipendenze il 7^ e 13^ Reggimento di Gorizia), la Divisione Unità Specializzate (in cui sono inseriti Reparti altamente qualificati ed operanti a salvaguardia di specifici interessi della collettività), nonché il Raggruppamento Operativo. Infine, tra i Reparti per esigenze specifiche, meritano un cenno particolare il Reggimento Corazzieri, il Gruppo di Intervento Speciale (GIS) ed il Reggimento Paracadutisti "Tuscania".
I principi cardine del riordino dell'Arma, avviato con D. Lgs. 297/2000, e le iniziative che ne sono conseguite sono state improntate a criteri di razionalizzazione ed ottimizzazione dell'impiego delle risorse.
I punti focali della riorganizzazione hanno interessato la struttura ordinativa, lo snellimento degli oneri logistici e burocratici per i reparti periferici, la velocizzazione delle procedure e dei processi decisionali, ed il conferimento, ai vari livelli gerarchici, di responsabilità e competenze specifiche.
Le finalità che hanno ispirato gli interventi nella riorganizzazione, terminati o ancora in fase di attuazione, sono state:

- evitare duplicazioni e "vuoti" operativi;
- valorizzare le professionalità a disposizione;
- accrescere la capacità di proiezione operativa dell'organizzazione territoriale;
- adeguare i livelli di comando alla rilevanza delle funzioni e alle responsabilità dirigenziali che ne derivano.

b. Organizzazione di comando e controllo

L'Area Centrale è costituita dal Comando Generale dell'Arma che è configurato in relazione alle peculiari caratteristiche dell'organo di Vertice – struttura di Stato Maggiore con funzione di Comando Operativo ed Ispettorato Logistico – nonché