

Insieme all'accrescimento delle capacità delle Forze di Manovra, l'Esercito ha sviluppato progetti per incrementare gli assetti e le capacità di alcuni Reparti specialistici del Supporto al Combattimento: Difesa Nucleare Biologica e Chimica (*NBC*); Esplorazione, Intelligence, Sorveglianza, Acquisizione Obiettivi e Guerra Elettronica (*RISTA-EW*), **Ricerca Informativa**, Operazioni Psicologiche (*PSYOPS*) e Cooperazione Civile Militare (*CIMIC*), oltre al potenziamento del bacino delle Forze Speciali.

Tutte le forze disponibili sono impiegabili per la difesa degli interessi vitali del Paese contro ogni aggressione. Per la salvaguardia degli spazi euro-atlantici attraverso il contributo alla difesa collettiva della NATO (*Art. 5*) con un "pacchetto" di Cdi/Unità assegnato a prontezza differenziata (*GRFs*⁴). In particolare, con un complesso di forze sostenibile "*one shot*", comprendente il Comando di Corpo d'Armata (*Cdo NRDC – IT*), un Divisione su 3 Brigate di manovra (*di cui 1 Early Entry*), e degli assetti C2S,⁵ CS e CSS di supporto, per un impegno complessivo di circa 30.000 uomini.

La Gestione delle crisi (*CROs*)⁶: con un Comando della Forza di livello C.A./D. e tre contingenti – sostenibili nel tempo – di cui uno a livello Cdo C.A./D., uno di livello Brigata ed uno di livello reggimento, per un totale di circa 13.000 uomini.

È attualmente allo studio una ipotesi di ristrutturazione della Difesa volta a razionalizzare nel senso di una più spinta interforzizzazione l'organizzazione degli Stati Maggiori di Forza Armata e dei Comandi Operativi nonché delle strutture Enti e Reparti del Supporto Generale di Forza Armata al fine di contenere i costi alla luce di una sempre minore disponibilità finanziaria a favore del comparto Difesa.

3. APPRONTAMENTO E DISPONIBILITÀ

Nel 2006, tenuto conto del ciclo di rotazione per l'impiego articolato su quattro fasi, ciascuna della durata di quattro mesi, i tre quarti dei reparti o comandi a livello Brigata/Reggimento, alimentati con personale volontario, hanno continuato il loro impegno nella fase di ricondizionamento, nella fase d'approntamento generico o per l'impiego. In linea di massima, quindi, poteva essere considerato disponibile, per ulteriori missioni, il 25% delle unità/comandi che si trovavano nella fase di addestramento ad alta intensità (approntamento per l'impiego).

4. MOBILITÀ E CAPACITÀ DI RISCHIERAMENTO

Queste capacità dipendono dalle caratteristiche precipue delle unità.

La mobilità, considerata a livello strategico, operativo e tattico, è legata a diversi fattori:

- la mobilità strategica è inversamente proporzionale alla "pesantezza" dei mezzi e degli equipaggiamenti;
- la mobilità operativa è invece inversamente proporzionale alla lentezza di movimento su strada (cingoli);
- la mobilità tattica è maggiore per le unità su cingolo (meccanizzate e corazzate) e minore per quelle ruotate (leggere).

⁴ Graduated Readiness Forces.

⁵ Command and Control Support.

⁶ Crisis Response Operations.

La capacità di rischieramento delle unità a livello Brigata/Reggimento è onnicomprensiva. Nella capacità di rischieramento, come per la mobilità, le limitazioni dipendono dalle strutture delle unità concepite per operare in ambienti diversi.

Con l'implementazione delle forze medie (blindate medio/leggere), l'Esercito accrescerà in modo considerevole la propria mobilità operativa nei Teatri d'Operazione e, in particolare, in scenari di CROs.

5. SOSTENIBILITÀ LOGISTICA

Nell'ambito del processo di riconfigurazione della F.A. è stato costituito un Comando Brigata Logistica di Proiezione, con il compito di attivare il Cdo Logistico nazionale nel caso d'impiego di una G.U. nazionale o a framework nazionale di livello D./C.A. e di approntare/addestrare, in Patria, i rgt. logistici (4 REMA e 4 RETRA) che, per le operazioni/esercitazioni, enucleano i moduli C2 e specialistici necessari alla costituzione del Gruppo Supporto d'Aderenza (G.S.A.). A tale scopo la B. L. di proiezione assolve le funzioni di Parent HQ nella generazione del Cdo Logistico della Forza, il quale è equiparabile ad un Cdo B. nel caso in cui venga schierato NRDC-IT (HQ).

Con tali assetti è possibile garantire il sostegno delle seguenti forze (*in alternativa*):

- difesa degli interessi vitali del Paese contro ogni aggressione, con tutte le forze disponibili;
- salvaguardia degli spazi euro-atlantici attraverso il contributo alla difesa collettiva della NATO (Art. 5) con un “pacchetto” di Cdi/Unità assegnato a prontezza differenziata (GRFs7). In particolare, con un complesso di forze sostenibile “one shot”, comprendente il Comando di Corpo d'Armata (Cdo NRDC – IT), un Divisione su 3 Brigate di manovra (di cui 1 Early Entry), e degli assetti C2S,8 CS e CSS di supporto, per un impegno complessivo di circa 30.000 uomini;
- gestione delle crisi (CROs):9 con un Comando della Forza di livello C.A./D. e tre contingenti – sostenibili nel tempo – di cui uno a livello Cdo C.A./D., uno di livello Brigata ed uno di livello reggimento, per un totale di circa 13.000 uomini.

Nel 2006, la realizzazione del progetto inerente alla logistica di aderenza ha mantenuto il livello raggiunto nell'anno precedente e cioè:

- Comando Brigata Logistica di Proiezione: alimentata al 70% delle Tabelle Organiche;
- 8 rgt. logistici: 7 alimentati con VFB/VSP, al 75% dei volumi organici previsti, ed 1 alimentato con VSP/VFB/VFP1 al 103%.

In sintesi, tenuto conto delle problematiche legate alla disponibilità sia di personale sia di mezzi di nuova concezione, le capacità di sostegno in operazioni delle unità della F.A. nel 2006 sono scese al 63% di quelle previste, principalmente a causa dell'usura del parco materiali.

6. CAPACITÀ DI SOPRAVVIVENZA E PROTEZIONE

Variano a seconda della tipologia di unità. Quelle meccanizzate/corazzate offrono una capacità specifica maggiore basata sull'autoprotezione passiva offerta dalle corazze. Le unità leggere devono ricercare la protezione sfruttando le possibilità offerte dal terreno e ingaggiando il nemico alle massime distanze. Le forze medie assicurano il giusto compromesso tra protezione e potenza d'urto/di fuoco.

⁷ Graduated Readiness Forces.

⁸ Command and Control Support.

⁹ Crisis Response Operations.

In particolare, contro la minaccia nucleare, biologica, chimica e radiologica (*NBCR*), l'organizzazione messa in atto dall'EI è incentrata su:

- capacità delle unità Combat, CS e CSS di operare in “ambiente NBC”, ovvero provvedere alla rivelazione di allarme, alla bonifica immediata/operativa ed alla gestione delle attività C2 di “Warning & Reporting NBC”;
- impiego di moduli “task organized” del 7° Reggimento Difesa NBC - unità specialistica dell'Esercito per i compiti di difesa NBC- per la condotta dell'intero range di attività NBCR, comprese le attività peculiari.

Nello specifico, il 7° Reggimento Difesa NBC “Cremona” assolve i compiti di:

- ricognizione specialistica anche di siti sensibili: individuazione di sostanze CBRN e/o di sostanze tossico industriali (*TIM*), raccolta di campioni, identificazione preventiva e di conferma, monitoraggio dell'evolvere di contaminazione NBCR;
- diffusione di allarme immediato di avvenuti attacchi NBCR e di preavvisi di contaminazione (“Warning & Reporting NBC”);
- decontaminazione operativa ed approfondita di personale, materiali e mezzi da combattimento e trasporto nonché di porzioni di terreno e di infrastrutture di dimensioni limitate;
- concorso alle unità EOD (*Explosive Ordnance Disposal*) nelle attività di neutralizzazione e disattivazione di ordigni esplosivi a caricamento speciale;
- approntamento di ricoveri trasportabili per la protezione NBC *collettiva (tende modulari e ricoveri gonfiabili muniti di filtri)* per installazioni sensibili.

Allegato "G"

MARINA**SITUAZIONE ORGANIZZATIVA****1. STRUTTURA**

Gli Organi Centrali comprendono: lo Stato Maggiore (*che mantiene le sue funzioni d'indirizzo, pianificazione e programmazione, attraverso sette Reparti e tre Uffici*) e gli Ispettorati ed Uffici Centrali (*nove 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 (*COMSUBIN*) rimane alle dirette dipendenze del Capo di Stato Maggiore della Marina.

Le Forze operative sono basate in tre poli aeronavali: Taranto/Brindisi, La Spezia ed 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.

2. 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 citato 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*)¹, Comandante di Componente Navale (*NCC*)², 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*)³, Comandante di Componente Marittima (*MCC*)⁴ alle dipendenze di un Comandante Interforze (*JFC*⁵ o *COMINFOR*), Comandante di forza d'impiego anfibia (*CATF*)⁶, anche multinazionale, e Comandante di forza d'impiego (*CTF*)⁷, per operazioni limitate, anche a connotazione multinazionale ed interforze;

¹ Naval Supporting Commander.

² Naval Component Commander.

³ Commander Task Group.

⁴ Maritime Component Commander.

⁵ Joint Force Commander.

⁶ Commander Amphibious Task Force.

⁷ Commander Task Force.

- Comando di forza da sbarco (CLF)⁸ a livello di "brigata leggera", anche multinazionale;
- Comando di una forza di contromisure mine, anche multinazionale.

Alle dipendenze di CINCPAC vi sono:

- il Comandante delle Forze d'Altura (COMFORAL), con sede a Taranto⁹. Dal COMFORAL dipendono, a loro volta, il Comandante del Gruppo Navale Italiano (COMGRUPNAVIT) di Taranto, il Comando Seconda Squadriglia Fregate (COMSQUAFR DUE) con sede a La Spezia e il Comando Prima Squadriglia Fregate (COMSQUAFR UNO) con sede a Taranto. Il COMGRUPNAVIT è in grado di assicurare, con gli opportuni rinforzi inseriti all'interno del suo Stato Maggiore, le funzioni di CTG, 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 CINCPAC dipendono altresì il Centro Addestramento Aeronavale della M.M. (MARICENTADD) con sede a Taranto, deputato alla formazione tecnico-operativa di base individuale e di team del personale nonché all'addestramento elementare delle forze aeronavali¹⁰, 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 mantiene attivato, presso CINCPAC, 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.

3. 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. E' inoltre prevista, per particolari attività che richiedono uno stato di prontezza maggiore (*es. controllo flussi migratori*), l'assunzione di stati di approntamento in 6 ore.

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

⁸ Commander Landing Force.

⁹ Il COMFORAL è anche Comandante dell'High Readiness Force (*Maritime*) Headquarters NATO a guida italiana (COMITMARFOR).

¹⁰ L'addestramento avanzato delle forze è condotto dai comandi operativi o specialistici di cui sopra.

4. 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 LPD, presenta tuttavia carenze, in termini di "proiettabilità", identificabili nella mancanza di una quarta Unità di questo tipo.

5. SOSTENIBILITÀ LOGISTICA

Il sostegno di Dispositivi Navali impiegati fuori area è assicurato da tre Unità Rifornitrici di Squadra. A seguito del passaggio in RTD di Nave Alpino (*avvenuto l'1 marzo 2005*) è stata sperimentata con successo la possibilità di impiegare una Unità delle classe Soldati quale Unità di supporto per le Forze di Contromisure Mine nonché per l'eventuale imbarco del comando complesso. La Marina dispone, inoltre, di un'Organizzazione operante in stretta sinergia con la Divisione JMCC del COI, in grado d'inviare con vettori aerei, militari o civili, parti di rispetto non disponibili e necessarie a bordo per la riparazione di avarie delle Navi in operazione ovvero al reintegro delle loro dotazioni di rispetto.

6. 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, in alcuni casi, 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.

Allegato "H"

AERONAUTICA**SITUAZIONE ORGANIZZATIVA****1. STRUTTURA**

La profonda trasformazione organizzativa, iniziata dall'Aeronautica Militare nel 1998 a seguito del D.Lgs. 464/97, ha interessato l'intera struttura comportando, oltre ad evidenti modifiche ordinarie ed organiche anche una revisione concettuale della Forza Armata che è transitata da un'organizzazione di tipo territoriale ad una prevalentemente funzionale. Le successive necessità politiche che hanno delineato il fondamento del nuovo "Concetto strategico del Capo di SMD", hanno ulteriormente trasformato la F.A. enfatizzandone le capacità di proiettabilità ed integrabilità a livello sia Nazionale sia Internazionale. Il continuo ed incessante evolvere della situazione e delle esigenze impone una continua e costante revisione sia della struttura sia degli organici.

Per rispondere adeguatamente alla variabilità e complessità della missione assegnata, l'Aeronautica ha deciso di strutturarsi su due differenti livelli organizzativi sintetizzabili in:

- area "Organismi di Vertice";
- area "Comandi di Vertice" ed articolazioni dipendenti.

a. Organismi di Vertice

L'area degli "**Organismi di Vertice**" rappresenta il primo livello organizzativo della F.A. e racchiude tutti gli Elementi di Organizzazione deputati alla trattazione concettuale delle materie che rientrano nelle dirette competenze e responsabilità del Capo di SMA. Schematizzando è possibile individuare le seguenti strutture principali:

- l'area dello **Stato Maggiore dell'Aeronautica**, dipendente dal Sottocapo di Stato Maggiore, con il compito di supportare il Capo di Stato Maggiore dell'A.M. nell'alta pianificazione, organizzazione, coordinamento, controllo di tutti i settori d'attività della F.A.. Recentemente sono entrati a far parte di quest'area anche l'Ufficio Generale Spazio Aereo e Meteorologia ed il Reparto Generale Sicurezza;
- le **Regioni Aeree**, con il compito di supportare l'azione di comando del Capo di Stato Maggiore nelle funzioni afferenti il territorio, le aree demaniali ed il collegamento della F.A. con gli Enti e le Amministrazioni Locali;
- la **Direzione per l'Impiego del Personale Militare dell'Aeronautica**, per le funzioni correlate all'impiego del personale militare A.M. (*per il personale civile la competenza è accentrata in PERSOCIV/SMA*);
- l'**Ufficio Generale per il Controllo Interno** con il compito di assistere il Capo di SMA nel settore del controllo interno, volto a promuovere il costante miglioramento dei processi direzionali;
- l'**Ufficio Generale di Coordinamento della Vigilanza Antinfortunistica** con il compito di vigilare sull'applicazione della legislazione in materia di sicurezza e salute sui luoghi di lavoro di F.A.;
- l'**Ispettorato per la Sicurezza del Volo**, 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*), per i necessari coordinamenti nel settore;
- il **Generale del Ruolo delle Armi dell'Arma Aeronautica** e i **Capi dei Corpi**, con compiti di consulenza al Capo di SMA sulle materie tecniche e specifiche inerenti il Ruolo ed i Corpi;
- le **Commissioni di Avanzamento**, per le attività previste dalle normative vigenti in materia di valutazione del personale.

b. Comandi di vertice ed articolazioni dipendenti

L'area dei "**Comandi di vertice ed articolazioni dipendenti**" strutturata su quattro componenti diversificate per funzioni come segue:

- addestramento ed approntamento, predisposizione delle forze in termini di prontezza e capacità operative;
- logistica, attività di supporto tecnico-logistico necessarie per garantire l'operatività delle forze;
- formazione, attività di selezione e formazione del personale;
- operativa, impiego effettivo delle forze sia in operazioni sia in esercitazioni.

Secondo la complessità e del numero di strutture dipendenti ciascun comando di vertice è organizzato con una struttura intermedia (*che può essere ordinativamente inglobata oppure evidenziata con autonomi elementi di organizzazione*) ed una periferica:

(1). Componente di addestramento e approntamento

Il Comando di Vertice è rappresentato dal Comando della Squadra Aerea, 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 operative.

Il livello intermedio, attualmente costituito da tre comandi, è in fase di revisione ordinativa e risulta delineato come segue:

- il Comando delle Forze Aerotattiche della Difesa Aerea;
- il Comando delle Forze Aerotattiche di Attacco e Ricognizione;
- il Comando delle Forze per la Mobilità ed il Supporto.

A partire dalla metà dell'anno 2007 la 1^a Brigata Aerea dovrebbe essere riorganizzata e ridenominata "1^a Brigata Aerea Operazioni Speciali", con avrà alle proprie dipendenze il RIAM, il 16° Stormo e il 9° Stormo di Grazzanise (*il cui compito sarà assicurare il supporto aereo ai Reparti impegnati nelle operazioni speciali sia con assetti ad ala rotante sia ad ala fissa*).

A livello periferico si collocano tutte quelle strutture organizzative (*articolate in reparti operativi, Brigate, Stormi, Gruppi, ecc.*) che concretizzano l'azione di comando del Capo di SMA in operazioni.

(2). Componente Logistica

Il Comando di Vertice è il Comando Logistico, attraverso il quale il Capo di SMA esercita le attribuzioni in materia logistica. Anche questa area risulta in fase di revisione ordinativa.

Al momento attuale è questa l'organizzazione deputata ad assicurare la maggior parte dei servizi tecnico-operativi e logistico-amministrativi volti a garantire i necessari livelli d'efficienza dello strumento nel suo complesso.

Il livello intermedio è costituito da:

- la 1^a Divisione, Centro Sperimentale di Volo;
- la 2^a Divisione, Supporto Tecnico Operativo Aeromobili, Armamento e Avionica;
- la 3^a Divisione, Supporto Tecnico Operativo Sistemi di Comando e Controllo, Comunicazioni e Telematica;
- il Servizio dei Supporti A.M.;
- il Servizio di Commissariato e Amministrazione A.M.;
- il Servizio Infrastrutture A.M.;
- il Servizio Sanitario A.M..

A livello periferico si collocano gli enti e reparti responsabili del supporto tecnico-logistico-amministrativo e della manutenzione di profondità per tutti i sistemi, mezzi ed apparati ed equipaggiamenti in dotazione agli Enti della F.A..

(3). Componente Formativa

Il Comando di Vertice è il Comando Scuole dell'Aeronautica Militare, attraverso il quale il Capo di SMA esercita le attribuzioni in materia di reclutamento, selezione, formazione, qualificazione specialistica basica del personale militare A.M. appartenente a tutte le categorie, nonché l'addestramento iniziale al volo del personale navigante, sia di FA sia di altre FA/Corpi armati dello Stato, finalizzato al conseguimento del brevetto di "pilota militare" e "navigatore militare".

Il livello intermedio, in fase di revisione ordinativa, è attualmente rappresentato dalla Divisione Formazione Sottufficiali e Truppa/Scuola Sottufficiali A.M. (DFST) che disciplina, sovrintende e coordina tutte le attività formative basiche ed avanzate rivolte al personale Sottufficiale e Truppa.

A livello periferico si collocano gli Istituti di formazione, le Scuole (*comprese quelle di volo*) e tutte le altre strutture operative nel settore.

(4). Componente Operativa

Il Comando di Vertice è il Comando Operativo delle Forze Aeree, recentemente ristrutturato sia concettualmente sia ordinativamente, rappresenta l'organismo tramite il quale il Capo di SMA, quale Comandante delle Forze Aeree (CFA), esercita il comando e controllo operativo delle forze aeree in base alle norme in vigore.

2. ORGANIZZAZIONE C4ISTAR

a. Pianificazione C4I STAR

In considerazione della notevole importanza rivestita dal settore per la F.A., è stato costituito l'“Ufficio Pianificazione C4I STAR” nell'ambito dello SMA 3° Reparto – Piani.

Al fine di perseguire concretamente i compiti assegnati, il 5° Ufficio partecipa allo studio per la realizzazione dell'architettura net-centrica della Difesa sotto la direzione dello SMD. Le attività dell'Ufficio sono focalizzate sulla definizione di un'architettura C4ISTAR di riferimento ed una “roadmap” a supporto della pianificazione e dello sviluppo di capacità NCW/NEC “joint and combined”.

In particolare, tali attività sono indirizzate verso la pianificazione e la realizzazione progressiva di uno Strumento Aereo articolato ed altamente integrato sia in ottica “Homeland” sia in un contesto “expeditionary”, per il raggiungimento di una IOC NCW/NEC.

b. Componente di Comando e controllo

Il Comando competente in F.A. è il Comando Operativo delle Forze Aeree (COFA), tramite il quale il Capo di SMA, quale Comandante delle Forze Aeree (CFA), esercita il comando e controllo operativo delle forze aeree in base alle norme in vigore. La missione del COFA è di “Assicurare l’efficace impiego delle Forze Aeree, attraverso la predisposizione dei piani, la definizione e la verifica della prontezza necessaria e la gestione delle operazioni, sulla base delle direttive e per il livello di comando e controllo attribuito dalle Autorità sovraordinate. Il Comandante del COFA rappresenta l’elemento di congiunzione tra la catena di Comando e Controllo della NATO e l’organizzazione nazionale. Per le esigenze di Comando e Controllo in operazioni od esercitazioni interforze od internazionali, il COFA dipende funzionalmente dal COI.

A livello intermedio, il COFA non dispone di unità dipendenti organicamente predeterminate, ma, a seconda dell’esigenza operativa, disporrà delle articolazioni necessarie per l’assolvimento della missione.

A livello periferico si evidenziano il Gruppo Campale di Comando e Controllo (GCCC) e del Gruppo Automazione Sistemi di Comando e Controllo (GrASCC).

La componente stanziata di C2 è costituita dal COFA (*organizzato su una struttura di tipo A1-A7 ed un ufficio meteo*), da un IT-AOC operante H24 per l’esercizio del TACOM/TACON da un Gruppo Riporto e Controllo Difesa Aerea (GRCD), da 4 CRP (*Control and Reporting Post*) e 10 Testate Radar Remote (T.R.R.), completamente automatizzate, per la definizione della Recognized Air Picture (R.A.P.). Alla definizione della situazione aerea nazionale concorrono anche 5 radars del controllo del traffico aereo (*militari e civili*); completano il quadro quali unità periferiche di Comando e Controllo i Centri Operativi di Stormo/Gruppo (W.O.C./Sq.O.C.).

La struttura di Comando e Controllo proiettabile nazionale, C2M, è composto da un AOC rischierabile e da un CRP mobile, 2 Mobile Air Defence Tactical Radar (MATRA), oltre a moduli TLC completi, sistemi satellitari e di comunicazione proiettabili più D-W.O.C./D-Sq.O.C.

Per le sue caratteristiche di alta flessibilità d’impiego e di elevata mobilità, trasportabilità e interoperabilità con altri sistemi, la componente proiettabile può essere utilizzata 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. Il sistema mobile è stato impiegato in occasione di eventi di rilievo nazionale/internazionale per le operazioni di difesa aerea ed è stato anche offerto come assetto per l’impiego in ambito NATO Response Forces (N.R.F.) ed E.U.

Per una appropriata azione di C2 e per garantire una tempestiva raccolta, elaborazione, classificazione, distribuzione e gestione delle informazioni, la F.A. si avvale di sistemi interoperabili di comunicazione all’avanguardia.

c. Componente CIS (*Communications and Information System*)

Attualmente la capacità CIS della F.A. è distribuita tra gli A.C.. È in itinere una ristrutturazione del comparto che prevede una razionalizzazione di tutta la componente. E' previsto di inserire nella struttura tecnico-logistica alle dirette dipendenze del Capo di Stato Maggiore una specifica articolazione per assicurare un'ottimizzazione delle risorse. I compiti CIS dell'AM, quale elemento fondamentale per assicurare la disponibilità dei supporti necessari ad assolvere i compiti istituzionali, sono distribuiti su più livelli a partire dal vertice fino alla periferia e più puntualmente sono individuati in:

- (1). organizzazione di vertice (*Stato Maggiore Aeronautica*);
- (2). organizzazione di vertice funzionale (*Comando Logistico*);
- (3). organizzazione intermedia (*Reparto Tecnico Manutentivo, Reparti Tecnici Comunicazioni, Reparto Sistemi Informativi Automatizzati*);
- (4). organizzazione periferica (*servizi/sezioni TLC di Stormo, Aeroporto, Gruppo, Distaccamento e Teleposti*).

d. Componente ISTAR (*Intelligence, Surveillance, Target Acquisition, Reconnaissance*)

La disponibilità di idonei sensori è un presupposto fondamentale per assicurare la capacità di ricognizione e di raccolta di informazioni.

Il principio sul quale è basato l'approccio NCW/NEC è il "dominio dell'informazione", per conseguire il quale è necessario disporre di sensori adeguati, opportunamente distribuiti.

A tal proposito sono in corso una serie di attività di pianificazione per il potenziamento del settore quali:

- (1). l'acquisizione del nuovo POD EO/IR da ricognizione per il TORNADO;
- (2). il potenziamento della capacità PREDATOR su APR;
- (3). l'avvio del programma JAMMS per un sistema aeroportato multisensore e multi missione;
- (4). l'acquisizione per il momento sospesa per carenza di fondi dei sistemi AEW e MMA.

Grazie alla disponibilità di sistemi di tale categoria integrati in un'ottica "joint e combined" sarà progressivamente sviluppabile una concreta capacità "Time sensitive targeting" indispensabile per un utilizzo ottimale, efficace ed in sicurezza di qualsiasi sistema d'arma moderno secondo sia nella dimensione terrestre, che navale ed ovviamente aerea.

3. APPONTAMENTO E DISPONIBILITA'

L'Aeronautica Militare ha garantito, in termini d'appontamento, 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 in concomitanza di eventi di particolare rilievo e ha condotto attività addestrative nel settore WMD/PSI (*Weapons of Mass Destruction/Proliferation Security Initiative*).

I velivoli F16 del 5° Stormo (*Cervia*) e del 37° Stormo (*Trapani*) hanno assicurato il QRA per la Difesa Aerea, con l'aggiunta di un'aliquota di EF2000 del 4° Stormo (*Grosseto*) a decorrere dal 15 Dicembre 2005. La F.A. ha inoltre sviluppato una capacità di intercettazione di aeromobili a bassa velocità (*SMI – Slow Movers Interceptor*) con l'impiego di MB339CD del 36° Stormo (*Gioia del Colle*).

Nel 2006 l'esodo dei piloti ha fatto registrare un aumento delle cessazioni a domanda rispetto all'anno precedente, invertendo una tendenza che nel recente passato aveva visto una diminuzione del fenomeno (*nel dettaglio, si sono avute 33 domande di congedo nel 2006, a fronte di 7 del 2005 e 11 nel 2004*). Su tale andamento ha probabilmente inciso la ripresa nello sviluppo dell'Aviazione Civile e, in particolare, l'espandersi delle Compagnie Low-Cost e di alcuni settori dell'Aviazione Generale (*Aerotaxi*).

La consistenza dell'esodo nel 2006, tuttavia, può essere considerata ancora come fisiologica per l'A.M., specialmente se rapportata al generale ridimensionamento della Pianta Organica verso cui si sta procedendo nei piani di F.A. Il fenomeno però assume ugualmente una connotazione negativa per la capacità addestrativa dei Reparti di Volo, in considerazione del livello d'esperienza mediamente posseduto dai piloti interessati all'esodo. In ragione di ciò, si registra una disarmonia tra le ore volate dagli equipaggi esperti e quelle effettuate dal restante personale.

Il consolidamento dei programmi di ammodernamento che hanno interessato alcune linee di Volo, ha inoltre comportato un aumento del livello d'efficienza, portandolo dal 57% del 2005 al 59,4% del 2006 (*dato stimato al dicembre 2006*).

Per quanto concerne il trasporto aereo, grazie all'impiego del C-130J, l'Aeronautica Militare è stata in grado di fornire il supporto richiesto dagli impegni sia nazionali sia internazionali. In particolare, relativamente ai teatri operativi sono state effettuate 5118,53 ore di volo con il trasporto di 4207,164 tonnellate di materiali.

Come per il 2005, l'attività di volo in supporto alla campagna dell'ENEA in Antartide con il Consorzio del PNRA (*Programma Nazionale di Ricerca in Antartide*) non è stata effettuata a causa di prioritari impegni operativi.

L'impiego del G-222 è progressivamente diminuito in relazione alla progressiva radiazione dei velivoli ed alla futura entrata in linea del velivolo sostituto C-27J, prevista per il primo semestre 2007.

Circa l'attività Air to Air Refueling (*AAR*) contestualmente alla uscita dalla linea del velivolo B707, in attesa dell'acquisizione del B-767, è proseguita l'implementazione della capacità di *AAR* sul velivolo KC-130J.

L'impiego e l'attività di trasporto aereo di stato, disciplinati dall'Accordo PCM/Difesa del 5.5.2006, ha subito una forte riduzione in virtù del minor ricorso all'utilizzo del mezzo aereo per soddisfare le esigenze di trasporto di Autorità istituzionali. Nello specifico, e rispetto al 2005, nel 2006 le ore volate con gli aeromobili della flotta di Stato in dotazione al 31° Stormo di Ciampino, sono state circa il 10% in meno, mentre le ore di volo prodotte considerando anche l'impiego di aeromobili diversi dalla Flotta di Stato sono state il 16,5% in meno.

La componente elicotteri della F.A. ha svolto il compito di concorso per la Ricerca e Soccorso (*SAR*), trasporto ammalati in IPV (*Imminente Pericolo di Vita*), trasporto Organi, trasporto personalità e attività *SMI (Slow Mover Interception)* in occasione di eventi di rilievo, nell'ambito di tutto il territorio nazionale e fornendo il proprio supporto anche per esercitazioni nazionali e internazionali.

Nell'ambito dell'operazione Antica Babilonia (A.B. – c/o *TALLIL*) è stata rischierata dal luglio 2003 una componente elicotteri SAR/CSAR in supporto alla CJTF-IT dislocata nella provincia di DHIQAR. L'operazione A.B. ha avuto termine nel novembre 2006.

Nel mese di maggio 2006, dopo aver attuato nel corso del 2005 un programma di "Incremento della Capacità Operativa" (*ICO*)(1), sono stati rischierati n° 3 elicotteri AB-212 presso HERAT, per un periodo di 6 mesi.

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.

Per il 2006 sono state dichiarate le seguenti aliquote di forze:

NATO - (FG 2005-DPQ 2006)

- 4 F-16 (*Difesa Aerea*);
- 10 TORNADO IDS (*attacco*);
- 10 TORNADO ECR (*Soppressione della Difesa Aerea Nemica*);
- 12 AM-X (*Attacco e Ricognizione*);
- 7 C-130 (*Trasporto*);
- 6 elicotteri HH-3F CSAR;
- 2 batterie SPADA (*Difesa Aerea basata a terra*);
- 15 Radar Difesa Aerea;
- Elementi modulari CS/CSS e STO.

EU - (HGQ-2006)

- C2M (*con capacità CAOC, CRC e radar mobile*);
- 4 TORNADO IDS (*Attacco*);
- 4 TORNADO ECR (*Soppressione della Difesa Aerea Nemica*);
- 6 AM-X (*Attacco e Ricognizione*);
- 3 C-130 (*Trasporto*);
- 3 elicotteri HH-3F CSAR (*Combattimento, Ricerca e Soccorso*);
- 2 UAV Predator (*Ricognizione*);
- 1 batteria SPADA (*Difesa Aerea basata a terra*);
- Elementi CS/CSS e STO.

Giova precisare che tali forze tengono in considerazione 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 4 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 e missili da crociera 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 di maggiori capacità di proiezione delle forze attraverso adeguati elementi di **Combat Support (CS)/Combat Service Support (CSS)** e **Force Protection (FP)**. L'AM ha acquisito 5 APR "Predator" (*Aeromobili a Pilotaggio Remoto*) per la ricognizione elettro-ottica, impiegati operativamente in Iraq già dai primi mesi del 2005 e nel 2006. Nell'ambito

della pianificazione interforze per gli assetti aerei strategici, l'Aeronautica Militare ha collaborato con la Difesa nello sviluppo dei requisiti operativi di un nuovo velivolo avanzato per il pattugliamento marittimo e la lotta antisommergibile e di un nuovo versatile velivolo per la sorveglianza elettronica ed elettro-ottica, con compiti secondari di posto di Comando aeroportato e ponte radio per l'area della battaglia.

Da circa due anni è in atto il processo di crescita del Reparto Forze Speciali (*R.I.A.M.*¹) che, nel 2006, è stato impiegato, con un Distaccamento Operativo (*D.O.*) di incursori, anche nell'operazione "Antica Babilonia".

Con la futura creazione della "1ª Brigata Aerea Operazioni Speciali" che, come anzidetto, ingloberà il RIAM, il 16° Stormo ed il 9° Stormo, l'A.M. disporrà di nuovi strumenti operativi proiettabili ed integrabili in senso interforze e multinazionale.

L'A.M. 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, sia per la certificazione che pronti all'impiego della NATO, le seguenti Forze:

– **NRF 6:**

- 6 TORNADO IDS;
- 2 C-130J AIRLIFT;
- 1 HH-3F;
- 1 DISTACCAMENTO OPERATIVO DI FORZE SPECIALI (*INCURSORI*);

– **NRF 7:**

- 6 TORNADO ECR/ETS;
- 1 DISTACCAMENTO OPERATIVO DI FORZE SPECIALI (*INCURSORI*);
- 3 AB-212 C/SAR.

4. MOBILITA' E CAPACITA' 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 ed è perseguito tuttora attraverso la continuazione di programmi avviati per la componente aerea (*velivoli B-767 e C-27J*), 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 quattro unità di proiezioni definite Expeditionary Air Task Forces.

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.

Movimentazione e proiezione del personale e del sostegno logistico sono state fino ad ora svolte dai 22 C-130J in linea di volo². Tali assetti, costruiti ed acquistati per il

¹ R.I.A.M.: Reparto Incursori Aeronautica Militare.

Trasporto Tattico, a causa della mancanza in F.A. di una capacità Strategic Airlift, sono stati (*e lo sono tutt'ora*) utilizzati anche per il Trasporto strategico; questo comporta un utilizzo “importante” della componente C-130J da e per i Teatri Operativi, con un numero di sortite necessarie a proiettare uomini e mezzi molto elevato, a causa delle dimensioni di gran lunga inferiori rispetto ad un velivolo da Trasporto strategico.

L'Amministrazione Difesa, inoltre, nei periodi di cambio contingente nel Fuori Area, ricorre anche all'out-sourcing tramite l'utilizzo di vettori civili per il trasporto di personale e materiale a ridosso dei Teatri Operativi.

Contestualmente è stata prevista la sostituzione della linea trasporti G-222 con il programma **C-27J** che completa il rinnovo del segmento. Il contratto è stato sottoscritto a giugno 2002 con la Società ALENIA e la consegna del primo esemplare è avvenuta a gennaio 2007.

Il C-27J è un aereo che, per la sua elevata flessibilità d'impiego, può operare nei diversi contesti multinazionali, risultando interoperabile con gli altri assetti stranieri. L'Aeronautica Militare impiegherà il C-27J, sia in Italia che fuori dai confini nazionali, in molteplici tipologie di missioni.

I 12 esemplari destinati all'Aeronautica Militare, la cui fornitura verrà completata entro il 2008, prevedono importanti dotazioni aggiuntive che, rispetto alla versione base, ne migliorano le capacità operative e la sicurezza nelle operazioni “Fuori Area”. Tra queste, un sistema di proiezione dati di tipo avanzato, con “digital map” ed un doppio “head up display (HUD)”, un sistema di rifornimento in volo ed uno di auto-protezione (*DASS - Defensive Aids Sub System, con radar warning receiver, missile warning, laser warning a chaff & flares*).

Il C-27J permetterà di ampliare lo spettro di possibilità d'intervento della la F.A., grazie alla capacità di aviolanciare uomini e mezzi, e di atterrare e decollare su piste estremamente corte e non necessariamente preparate.

Per questo il C-27J è stato individuato come il vettore tatticamente più idoneo per le future operazioni delle Forze Speciali.

Tale comparto sarà completato con l'arrivo, alla fine del 2007 del velivolo aerorifornitore multiruolo **KC-767A**. Ciò conferirà alla F.A. in particolare, ma soprattutto alla Difesa, un efficace e solido apparato di supporto aereo per tutte le attività di proiezione che il Paese dovesse richiedere.

Il programma KC-767A rappresenta il completamento di uno dei più importanti obiettivi del processo di modernizzazione della flotta di supporto e trasporto dell'Aeronautica Militare Italiana.

Sono state affinate le procedure e potenziate le dotazioni del Reparto Mobile di Supporto (*RMS*) di Villafranca, che assicura il training a tutto il personale destinato al fuori area nonché le attivazioni e le predisposizioni iniziali di tutto il supporto logistico (*CS - Combat Support e CSS - Combat Service Support*) necessario alle unità di previsto rischieramento. Inoltre sono stati acquisiti e/o sono in corso di acquisizione materiali ed attrezzature speciali per il supporto logistico, anche nel settore medico, atti ai rischieramenti fuori area. Massimo sforzo si sta operando al fine di assicurare un'adeguata assistenza sanitaria al personale rischierato sia attraverso la componente sanitaria di F.A. sia attraverso l'integrazione funzionale dei propri assetti con il complesso delle risorse sanitarie interforze e/o multinazionali presenti in teatro ovvero con le disponibilità offerte, ove possibile, dall'HNS (*Host Nation Support*).

² L'efficienza media della linea, nel 2006, è stata del 64%, pari ad una disponibilità media di 14 velivoli.

Tuttavia le limitate risorse finanziarie assegnate sui capitoli del potenziamento e dell'esercizio della F.A., come detto, stanno comportando la dilazione di alcuni programmi e, in taluni casi, il forzato annullamento.

Per quanto concerne il comando e controllo mobile, la F.A. è già in possesso di un sistema campale operativamente valido (*unità C2M – Comando e Controllo Mobile*). Sono tuttavia state avviate azioni per adeguare e potenziare il predetto sistema in modo da renderlo idoneo a svolgere tutte le funzioni operative nella sua configurazione massima (*JFACC, Joint Force Air 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.

5. SOSTENIBILITÀ LOGISTICA

Il mutato scenario internazionale e le recenti esperienze fuori dai confini nazionali hanno imposto un continuo processo di trasformazione dello strumento di cui è dotata la Forza Armata, in termini di forze agili ed “expeditionary”, pertanto è già stato avviato un processo di revisione della struttura delle forze dell'A.M. basata sui seguenti principi fondamentali:

- ottimizzazione delle capacità di proiezione dell'AM, assicurando un migliore equilibrio e la sostenibilità nel tempo delle capacità operative;
- garanzia delle capacità di proiezione attraverso una struttura snella, flessibile e modulare in grado di operare in diversi contesti operativi e ambientali fuori dai confini nazionali, sia in una “host base”, ovvero dove esiste il supporto, totale o parziale, tecnico-logistico di una Nazione ospitante, sia in una “bare base” dove il predetto supporto è pressoché inesistente;
- creazione di componenti “Air Expeditionary Task Force (*AETF*)” integrabili nei contesti interforze, NATO/UE e multinazionali.

La logistica dell'Aeronautica Militare, quindi, ripensata attorno ai concetti del “Combat Support³” e del “Combat Service Support⁴”, cioè dell'impiego integrato di informazioni, mezzi e materiali resi disponibili tempestivamente alle unità “rischiate”, sarà in grado di supportare l'unità di proiezione in teatri lontani dal territorio nazionale, con una logistica operativa più flessibile, mobile, secondo i requisiti di interoperabilità “joint/combined”, (*interforze*) della NATO e di “multinational logistics” della Forza di Difesa Europea.

La riconfigurazione del supporto logistico, in termini sia quantitativi che qualitativi, oltre ai necessari tempi di adeguamento, comporta, tuttavia, anche la disponibilità di risorse finanziarie che al momento, per diversi fattori contingenti, non è completamente assicurata.

³ Il CS è l'insieme delle capacità direttamente destinate agli elementi/assetti combattenti finalizzato all'assistenza operativa e al supporto delle componenti di tiro/fuoco.

⁴ Il CSS è l'insieme di capacità, funzioni, attività e task necessari a sviluppare e sostenere le forze. Include prontezza logistica (*piani, trasporti, carburante, munizioni, scorte*), personale, infrastrutture, CIS, amministrazione, FP, safety, servizio sanitario, public information PI, commissariato e supporto religioso.