

5. SOSTENIBILITÀ LOGISTICA

Il Comando Brigata Logistica di Proiezione ha 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 (GRFs)⁷. In particolare, con un complesso di forze sostenibile "one shot", comprendente il Comando di Corpo d'Armata (Cdo NRDC – IT), una Divisione su 3 Brigate di manovra (di cui 1 Early Entry), e degli assetti C2S⁸, 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. (non sostituibile)/D. (massimo per un anno) e tre contingenti – sostenibili nel tempo con continuità – di cui uno di livello Brigata, uno di livello Brigata (-) ed uno di livello reggimento, per un totale di circa 13.000 uomini.

Nel 2007, la realizzazione del progetto inerente alla logistica di aderenza ha incrementato il livello raggiunto nell'anno precedente e cioè:

- Comando Brigata Logistica di Proiezione: alimentata al 100% delle Tabelle Organiche;
- 8 rgt. logistici: alimentati mediamente a circa l'80% dei volumi organici previsti.

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.

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;

⁷ Graduated Readiness Forces

⁸ Command and Control Support.

⁹ Crisis Response Operations.

- 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 e 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 in località 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, anfibia, 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 (JFC⁵ 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 "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, COMSIAP (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 intera Forza da sbarco che, ad oggi, si basa sulle tre Unità Anfibia di tipo LPD in linea, presenta tuttavia carenze, in termini di "proiettabilità", identificabili nella mancanza di una quarta Unità LPD.

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. 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 SMA", hanno ulteriormente trasformato la FA enfatizzandone le capacità di proiettabilità ed integrabilità a livello sia Nazionale sia Internazionale.

Per rispondere adeguatamente alla variabilità e complessità della missione assegnata, l'Aeronautica Militare è strutturata 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 FA 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'AM nell'alta pianificazione, organizzazione, coordinamento, controllo di tutti i settori d'attività della FA. 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 FA 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 AM (*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 FA;
- 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 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 Forze da Combattimento;
- il Comando delle Forze per la Mobilità ed il Supporto.

A partire dalla metà dell'anno 2007 la 1^a Brigata Aerea è stata riorganizzata e ridenominata "1^a Brigata Aerea "Forze per Operazioni Speciali", con alle proprie dipendenze il Reparto Incursori dell'Aeronautica Militare (RIAM), il 16° Stormo "Protezione delle Forze" e il 9° Stormo (*il cui compito è di 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 AM;
- il Servizio di Commissariato e Amministrazione AM;
- il Servizio Infrastrutture AM;
- il Servizio Sanitario AM.

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 FA.

(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 AM 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 dal Comando Istituti di Formazione Sottufficiali e Truppa dell'AM/Scuola Specialistici 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 (COFA), 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

Il Processo di trasformazione dello strumento militare guidato SMD ha visto lo SMA impegnato in una serie di iniziative tese ad indirizzare gli sviluppi del settore C4ISTAR, in linea con quanto già in atto in seno alla NATO e nei principali Paesi occidentali.

In tal senso, lo SMA partecipa allo studio per la realizzazione di un'architettura C4ISTAR di riferimento per la Difesa e per la FA. Le attività in corso sono finalizzate alla definizione di una "roadmap" a supporto della pianificazione e dello sviluppo di capacità NCW/NEC "joint and combined" in aderenza al Modello di Difesa Sostenibile approvato dall'Autorità politica. Per quanto di specifico interesse della FA, l'attenzione è focalizzata 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 capacità operativa iniziale NCW/NEC.

b. Componente di Comando e controllo

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, avvalendosi del Comando Operativo delle Forze Aeree (*COFA*). 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 ha diretti collegamenti funzionali con il COI Difesa.

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*) ed i Gruppi Radar AM (*Gr.RAM*).

La componente stanziata di C2 del COFA è costituita da:

- un IT-AOC operante H24 per l’esercizio del TACOM/TACON;
- un Gruppo Riporto e Controllo Difesa Aerea (*GRCDA*);
- 4 CRP (*Control and Reporting Post*);
- 10 Testate Radar Remote (*TRR*), completamente automatizzate, per la definizione della Recognized Air Picture (*RAP*).

Alla definizione della situazione aerea nazionale concorrono anche 7 radar del controllo del traffico aereo (*3 militari e 4 civili*). Completano il quadro quali unità periferiche di Comando e Controllo i Centri Operativi di Stormo/Gruppo (*WOC/SqOC*).

La struttura di Comando e Controllo proiettabile nazionale, C2M, è composta da un AOC rischierabile e da un CRP mobile, 2 Mobile Air Defence Tactical Radar (*MATRA*), D-WOC/D-SqOC oltre a moduli TLC proiettabili comprensivi di capacità di comunicazioni satellitari (*SATCOM*). 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 (*NRF*) ed EU.

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

c. Componente CIS (Communications and Information System)

Nell'ambito del Progetto di riordino della FA è stato elaborato un piano per la riorganizzazione del settore CIS di FA. Tale Piano ha delineato l'accorpamento delle diverse funzioni alle dipendenze del Comando Logistico 3^a Div. attraverso un processo di armonizzazione ed integrazione delle diverse articolazioni. La *way ahead* prevista individua una serie di provvedimenti formali e sostanziali da sviluppare con gradualità, per la cui attuazione il Ca.SMA ha dato mandato al Comandante Logistico di procedere in coordinamento con il 1° Rep. di SMA. Nello specifico, l'attuazione dei provvedimenti rientranti nelle potestà del Ca.SMA sarà completata entro il giugno 2009. Si prevede comunque che l'intero Progetto possa essere realizzato entro il 2011. Si evidenzia che i provvedimenti ordinativi - organici individuati avranno un minimo impatto sul personale e sugli aspetti logistici. I compiti CIS dell'AM, quale elemento fondamentale per assicurare la disponibilità dei supporti di comunicazione ed informatici necessari ad assolvere i compiti istituzionali, sono distribuiti su più livelli a partire dal vertice fino alla periferia e più puntualmente sono individuati in:

- organizzazione di vertice (*Stato Maggiore Aeronautica*);
- organizzazione di vertice funzionale (*Comando Logistico*);
- organizzazione intermedia (*Comando Logistico 3^a Divisione*);
- organizzazione periferica (*Reparti Tecnici, 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 secondo l'approccio NCW/NEC.

A tal proposito sono in corso una serie di attività di pianificazione per il potenziamento dei seguenti settori:

- l'acquisizione del nuovo POD EO/IR da ricognizione per il TORNADO;
- il potenziamento della capacità PREDATOR su APR sia in termini di vettori che di sensori, oltre che di equipaggiamenti per l'analisi e la diffusione delle informazioni acquisite. Ciò allo scopo di garantire il necessario livello di flessibilità, affidabilità e sicurezza per lo svolgimento di missioni in scenari cosiddetti "non permissivi" dove è più elevato il rischio di perdite umane. In particolare nei prossimi anni la flotta si arricchirà con la nuova versione del PREDATOR denominata "B" che consentirà il potenziamento delle capacità operative nel segmento "medium altitude";
- l'avvio del programma JAMMS (*Joint Airborne Multisensor Multimission System*) un sistema aeroportato multisensore e multi missione;
- 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"(TST) indispensabile per un utilizzo ottimale, efficace ed in sicurezza di qualsiasi sistema d'arma moderno. In considerazione della notevole importanza rivestita dal settore APR e viste le dimensioni del Programma PREDATOR (in via di sviluppo come sopra riportato), sono state avviate le prime azioni per la costituzione

di un “Centro d’eccellenza congiunto sugli APR” presso la base di Amendola. Tra i compiti principali di tale Centro, fornire il supporto per ottimizzare l’addestramento, la standardizzazione, l’interoperabilità ed i concetti d’impiego operativo degli aeromobili a pilotaggio remoto nazionali. A tal riguardo è stato costituito alle dipendenze del Vice Com.te del CSA un “Ufficio di Programma”, con lo scopo di predisporre la bozza delle TOO relative al Centro ed elaborare un programma temporale delle attività necessarie al conseguimento della piena funzionalità dello stesso

3. APPRONTAMENTO E DISPONIBILITA’

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 FA 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*). Per la Difesa Aerea, i velivoli F16 del 5° Stormo (*Cervia*) e del 37° Stormo (*Trapani*) hanno assicurato il Servizio di Sorveglianza dello Spazio Aereo (SSSA), con il contributo, che è andato crescendo nel corso dell’anno, da parte dei velivoli F-2000 del 4° Stormo (*Grosseto*). Con l’entrata in vigore di un Technical Arrangement tra NATO e Slovenia, si è concretizzata la copertura dello spazio aereo sloveno da parte degli assetti intercettori dell’AM. La FA ha transitato la capacità di intercettazione di aeromobili a bassa velocità (*SMI – Slow Movers Interceptor*) con l’impiego di MB339CD dal 36° Stormo (*Gioia del Colle*) al 61° Stormo (*Lecce*), in conseguenza del piano di conversione su F-2000 del 36° Stormo. Nel 2007 il rateo di esodo di piloti si è mantenuto costante, confermando la tendenza degli anni precedenti. 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 **7.491.20** ore di volo con il trasporto di **15.624.528** libbre di materiali.

La linea C-27J ha visto incrementare il numero di assetti disponibili alla 46^a Brigata Aerea ed ha proseguito nelle attività addestrative finalizzate al raggiungimento di una capacità operativa sufficiente al rischieramento nei TT.OO. a fianco della linea C-130J/J-30.

La consegna del primo velivolo C27-J è avvenuta nel mese di gennaio 2007 e alla stessa sono sin’ora seguiti altri tre esemplari, con termine delle consegne previsto nel 2008.

Sempre in merito al trasporto aereo nell’anno 2007 sono proseguite le azioni necessarie all’implementazione del programma SAC (*Strategic Airlift Capability*) per l’impiego multinazionale di assetti C-17. L’avvio dell’attività operativa è in attesa della rispettiva decisione nazionale dei Partecipanti in merito alla firma del relativo MOU. 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. Il Reparto Sperimentale Volo (*RSV*) ha effettuato, con risultati positivi, tutti i “test” e le prove tecniche necessarie ad ottenere l’abilitazione operativa basica (*AAR diurno senza configurazione operative*) del velivolo

C130J come aviorifornitore. L'abilitazione operativa completa (*AAR notturno/NVG con configurazioni operative*) è prevista per il 1° semestre 2008. I 12 velivoli nella versione "short" del C130, saranno tutti predisposti per operare come "tanker", ma solo 6 installeranno contemporaneamente i "kit" di modifica acquisiti dalla FA (2 Wing Aerial Refuelling Pod + 1 serbatoio combustibile interno a grande capacità), per il rifornimento in volo, assicurando così una maggiore flessibilità e una capacità multi-ruolo di impiego del velivolo. Nell'ambito dell'attività di trasporto aereo di Stato, disciplinata dall'Accordo PCM/Difesa del 5.5.2006, nel 2007 le ore volate con gli aeromobili della flotta di Stato in dotazione al 31° Stormo di Ciampino, ammontano ad un totale di 7.697 (circa il 15% in meno rispetto al 2006). La componente elicotteri della FA, oltre a svolgere 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, è stata impegnata in Afghanistan (Kabul) per un periodo di 6 mesi, con n. 3 AB 212. 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 2007 sono state dichiarate le seguenti aliquote di forze:

- **NATO - (FG - DPQ)**
 - Sistema C2M (*D-AOC e D-ARS*);
 - 4 F-16 (*Difesa Aerea*);
 - 2 F-2000 (*Difesa Aerea*);
 - 26 TORNADO IDS (*attacco*);
 - 10 TORNADO ECR (*Soppressione della Difesa Aerea Nemica*);
 - 12 AM-X (*Attacco e Ricognizione*);
 - 4 C-130 (*Trasporto*);
 - 6 elicotteri HH-3F CSAR;
 - 3 AB 212;
 - 3 UAV Predator (*Ricognizione*);
 - 2 batterie SPADA (*Difesa Aerea basata a terra*);
 - Moduli CSS (DOB/APOD/FSB) e *Force Protection*.
- **EU - (HGQ)**
 - Sistema C2M (*DAOC e D-ARS*);
 - 8 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*);
 - Moduli CSS (DOB/APOD/FSB) e *Force Protection*.

Nel corso del 2007, particolare attenzione è stata posta all'incremento delle capacità di proiezione delle forze attraverso adeguati elementi di **Combat Support (CS)**, **Combat Service Support (CSS)** e **Force Protection (FP)**. 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 antisommersibile 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 2007, è stato impiegato, con un Distaccamento Operativo (D.O.) di incursori ed una componente JTAC, anche nell'operazione ISAF in Afghanistan nell'ambito dell'RC-W. Con la creazione della "1^a Brigata Aerea "Forze per Operazioni Speciali" che, come anzidetto, ha inglobato il RIAM, il 16° Stormo ed il 9° Stormo, l'A.M. dispone di nuovi strumenti operativi proiettabili ed integrabili in senso interforze e multinazionale.

Nel 2007, la FA ha reso disponibili per i cicli NRF 8 e 9 i seguenti assetti:

- **NRF 8:**
 - 6 AMX-CAS;
 - 1 DISTACCAMENTO OPERATIVO DI FORZE SPECIALI (*INCURSORI*);
- **NRF 9:**
 - 4 TORNADO TRI/TRO.

4. MOBILITA' E CAPACITA' DI RISCHIERAMENTO

L'obiettivo di conseguire una maggiore mobilità delle forze e di garantire loro un migliore sostegno logistico / protezione in teatro d'operazioni, viene perseguito attraverso appositi programmi d'ammodernamento/acquisizione a beneficio sia della componente aerea (*velivoli B-767 e C-27J*) / terrestre sia dei sistemi di Comando, Controllo e Comunicazione.

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".

La movimentazione e proiezione del personale e del sostegno logistico sono state fino ad ora svolte dai 22 C-130J in linea di volo. A causa della mancanza in FA di una vera e propria capacità di Strategic Airlift, tali assetti, ideati per compiti di Trasporto Tattico, sono impiegati anche per il Trasporto Strategico, con un conseguente notevole dispendio di ore volo.

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, come detto, 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*).

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

Il C-27J permetterà di ampliare lo spettro di possibilità d'intervento della la FA, 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 uno dei vettori tatticamente più idoneo per le future operazioni delle Forze per Operazioni Speciali.

Il C27 stà riscuotendo successo anche in ambito internazionale e infatti:

- l'Aeronautica greca sta acquisendo 12 velivoli C27J (in configurazione "base line" industriale);
- la Bulgaria ha firmato un contratto con Alenia per l'acquisizione di 5 velivoli con l'opzione per ulteriori 3 velivoli;
- la Lituania ha sottoscritto un contratto con Alenia per l'acquisizione di 3 velivoli (il primo velivolo è stato ceduto dalla linea di produzione dei velivoli AM);
- la Romania sta finalizzando la sottoscrizione di un contratto con Alenia per l'acquisizione di 8 velivoli;
- è stato prescelto dal Governo USA per soddisfare il programma congiunto USAF-USARMY "Joint Cargo Aircraft" (JCA) che dovrebbe portare all'acquisizione di un numero totale di velivoli compreso tra i 145 e 207 da destinare alle due forze armate;
- l'acquisizione iniziale nel periodo 2008-2013 è pari a 78 macchine, rispettivamente 24 USAf e 54 USARMY.

Sono in corso azioni per l'approvvigionamento di un sostituto dell'elicottero HH-3F, rispondente alle future esigenze AM.

Nell'ambito del supporto logistico (*CS – Combat Support e CSS – Combat Service Support*) necessario ai rischieramenti degli assetti in OFCN, si sta operando al fine di assicurare un'adeguata assistenza sanitaria al personale rischierato sia attraverso la componente sanitaria di FA 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*). Tuttavia le limitate risorse finanziarie assegnate sui capitoli del potenziamento e dell'esercizio della FA stanno comportando la dilazione di alcuni programmi e, in taluni casi, il forzato annullamento.

Per quanto concerne il Comando e Controllo mobile, la FA 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 e flessibili. In tale contesto la logistica deve consentire un completo supporto al personale e agli aeromobili impiegati nei teatri operativi,

indipendentemente dalla tipologia di apparato militare che si venga a costituire ed in situazioni anche di quasi totale assenza di strutture preesistenti utilizzabili, pertanto è stato avviato un processo di revisione della struttura delle forze dell'AM 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 operativa sarà articolata su due concetti d'impiego: "expeditionary" e "deployable" che possono essere considerati sia complementari che alternativi in funzione della durata e delle necessità operative. La logistica operativa a connotazione:
 - *expeditionary*, sarà caratterizzata da pacchetti flessibili, leggeri, modulari ed interoperabili le cui peculiarità sono l'elevata reattività e la trasportabilità con vettori aerei tattici. La capacità *expeditionary* avrà di contro una sostenibilità delle operazioni limitata nel tempo (non superiore ai 60 giorni);
 - *deployable*, dovrà consentire il sostegno logistico per situazioni operative di più largo respiro che debbano essere mantenute per periodi più consistenti (fino a 6 mesi rinnovabili) ma con tempi di reazione meno serrati e con caratteristiche di trasportabilità tali da essere proiettabili con assetti multimodali (vettori terrestri, ferroviari, navali ed aerei *wide-body*).

Le due tipologie di logistica operativa possono anche coesistere, secondo un logistico sviluppo progressivo, con modalità integrata laddove sussistano situazioni che necessitino di una reazione immediata e di una successiva permanenza prolungata in area. 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.

6. SOSTENIBILITÀ FINANZIARIA- ESERCIZIO

Il Bilancio 2007, è stato caratterizzato da un lieve incremento delle risorse disponibili che, soprattutto per il Settore Esercizio, ha visto un aumento percentuale rispetto al precedente anno pari a circa il + 10,35%. Occorre sottolineare, inoltre, che in corso d'anno sono intervenute integrazioni finanziarie e tagli non prevedibili che hanno portato il volume finanziario globale complessivo di FA nel Settore Esercizio a 766,45M€ (comprensivi di 4,48 M€ relativi a Proventi perfezionati dopo la chiusura dell'E.F. 2007). Le manovre finanziarie indicate hanno reso ancor più difficile la gestione del bilancio con continui aggiustamenti e rielaborazioni. La disponibilità complessiva deve essere considerata come insufficiente se raffrontata al volume minimo di risorse necessario da destinare al settore Esercizio dell'AM che è stimabile in circa 950M€. Alla luce di tutto ciò sono state poste in essere opportune attività di monitoraggio della spesa corrente per assicurare il rispetto delle priorità indicate dal Capo di Stato Maggiore dell'AM. Nonostante gli sforzi si sono sostanziate le seguenti aree critiche:

- settore addestramento ed esercitazioni, sono stati assegnati **62,71 M€** pari ad un incremento del **1,31%** (nel 2006 erano 61,9 M€). Tali risorse hanno consentito il raggiungimento di un minimo livello di preparazione professionale ma un contestuale decadimento rispetto al passato;
- settore dei carbo-lubrificanti: sono stati assegnati **86,53 M€** (di cui 2,50 M€ relativi a Proventi perfezionati dopo la chiusura dell'E.F.2007). Nel 2006 erano 81,96 M€, pari ad un incremento del **5,58%**. Tali risorse hanno consentito il raggiungimento di un minimo livello di funzionalità operativa;
- settore efficienza delle Linee Operative: sono stati assegnati **247,42 M€** pari ad un incremento del **30,45%** (nel 2006 erano 189,62 M€). Tali risorse hanno consentito il faticoso raggiungimento di un minimo livello di sostenibilità delle linee operative;
- settore dell'efficienza delle infrastrutture e supporti: sono stati assegnati **64,97 M€** pari ad un incremento **8,37%** (nel 2006 erano 59,95 M€). Le risorse destinate a questo settore consolidano tuttavia una tendenza già in atto da alcuni anni ed i cui risultati sono rilevabili nel decadimento di manufatti presso molti Reparti.

7. CAPACITÀ DI SOPRAVVIVENZA E PROTEZIONE

Gli Enti/Reparti dell'AM necessari ai fini dello svolgimento dei compiti istituzionali sono dotati di dispositivi di vigilanza, attiva e passiva, che consentono la protezione diretta e di punto dei soli luoghi sensibili dell'installazione. I citati dispositivi sono "mantenuti in vita" con difficoltà, soprattutto per mancanza di risorse umane dedicate. 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 ricorrendo sempre più spesso all'addestramento in "bianco" o a simulazioni. A causa di insufficienti risorse finanziarie, molti Enti e Reparti della FA sono ancora privi dei necessari sistemi d'allarme e sistemi TV a circuito chiuso ed, in certi casi, sebbene esistenti, risultano inefficienti. Tali sistemi sono ritenuti indispensabili a seguito della inevitabile progressiva riduzione del personale dedicato alla protezione dell'installazione, solo parzialmente compensato dall'impiego di un'aliquota di personale civile in servizio di guardiania (*personale in esubero a seguito dell'outsourcing di alcuni servizi e pertanto riqualificato per le mansioni di guardiania, controllo accessi e rilascio pass*). In numerosi casi l'insieme dei servizi di protezione è stato assicurato da un esiguo numero di personale spesso non dedicato. Ciò ha comportato un abbassamento della qualità del servizio protezione e la sottrazione di risorse alle altre funzioni aeroportuali.

Nell'ambito delle strutture, infrastrutture, mezzi ed equipaggiamenti disponibili per le attività connesse con la Sopravvivenza Operativa, si evidenziano le carenze di equipaggiamento contro attacchi o rischi di contaminazione CBRN (*compresi quelli derivanti da possibili incidenti in impianti industriali civili*). Sono in itinere delle azioni correttive tese a ripianare le sudette carenze. Sono stati evidenziati risultati lusinghieri soprattutto nell'ambito delle O.F.C.N. circa le capacità di individuazione, rimozione e neutralizzazione di ordigni esplosivi, grazie ad un incremento delle attività di qualificazione del personale dedicato avvenuto di recente. Tuttavia, è ancora evidente una carenza numerica di personale qualificato EOR/EOD tale da non garantire un adeguato avvicendamento nell'ambito delle medesime operazioni. Nonostante le attuali limitazioni in termini di dotazioni di materiali /mezzi / equipaggiamenti disponibili, in condizioni di normalità il livello di sopravvivenza operativa di FA risulta accettabile. Di