

bordo, è stato emesso un provvedimento di temporanea sospensione precauzionale dell'impiego degli assetti HH-3F (15° Stormo) ed SH-3D TS (31° Stormo). Il 22 dicembre, alla luce delle prime indicazioni relative alla dinamica dell'incidente e previa esecuzione di particolareggiati controlli non distruttivi sulle pale del rotore principale, il provvedimento è stato revocato e le due linee (HH-3F ed SH-3D) hanno gradualmente ripreso l'attività di volo. In tale frangente il servizio SAR è stato comunque assicurato rischiando su Brindisi e Trapani assetti AB 212 tratti rispettivamente dal 21° Gr. (Grazzanise) e dalla 670<sup>a</sup> Sq. Collegamenti (Decimomannu), mentre l'area nord e centro sono state coperte rispettivamente dalla 651<sup>a</sup> Sq. Collegamento di Istrana e dalla 615<sup>a</sup> Squadriglia (Pratica di Mare), mentre alcuni equipaggi del 15° Stormo con pregressa esperienza su AB212 sono stati avviati ad un corso di riqualificazione su tale vettore per assicurare un adeguato volume di equipaggi.

La linea C-27J ha visto incrementare il numero di assetti disponibili alla 46<sup>a</sup> Brigata Aerea: alla consegna del primo velivolo, avvenuta nel mese di gennaio 2007, sono seguite altre consegne che hanno portato la flotta a 10 unità (ultima consegna il 30 dicembre 2008). E' stata inoltre raggiunta una capacità operativa sufficiente al rischieramento nei Te.Op. a fianco della linea C-130J/J-30.

Sempre in merito al trasporto aereo nell'anno 2008 sono proseguite le azioni necessarie all'implementazione del programma SAC (*Strategic Airlift Capability*) per l'impiego multinazionale di assetti C-17. Tuttavia, nel mese di dicembre, è stato emesso il pronunciamento nazionale di non aderire più al programma.

Circa l'attività *Air to Air Refueling* (AAR) nel corso del 2008:

- il Reparto Sperimentale Volo (RSV) ha effettuato, con risultati positivi, tutti i "test" e le prove tecniche necessari ad ottenere l'abilitazione completa (AAR notturno/NVG con configurazioni operative) del KC-130J;
- sono proseguite le attività afferenti il programma KC-767, che prevede l'acquisizione di 4 velivoli aerorifornitori multiruolo della Boeing. Tale programma rappresenta il completamento di uno dei più importanti obiettivi del processo di modernizzazione della flotta di supporto e trasporto dell'AM. Il cammino verso le accettazioni procede anche se con difficoltà tecniche, che comportano ritardi tali da far posticipare più volte le date di consegna. L'attuale piano consegne prevede l'inizio delle accettazioni nel corso del 2009 con un completamento previsto per l'anno successivo. Nel contempo la ditta Boeing ha reso disponibile (luglio 2008) un 767-200 CTA (Commercial Trainer Aircraft) al fine di consentire l'addestramento degli equipaggi della F.A.. Il KC-767A conferirà alla F.A., ma soprattutto alla Difesa, un efficace e solido apparato di supporto aereo per tutte le attività di proiezione che il Paese dovesse richiedere. Esso

rappresenta il completamento di uno dei più importanti obiettivi del processo di modernizzazione della flotta di supporto e trasporto dell'AM.

Nell'ambito dell'attività di trasporto aereo di Stato, disciplinata dall'Accordo Presidenza del Consiglio dei Ministri/Difesa del 5 maggio 2006, nel 2008 le ore volate con gli aeromobili della flotta di Stato in dotazione al 31° Stormo di Ciampino, ammontano ad un totale di 7.831 (circa il 2% in più rispetto al 2007). La componente elicotteri della F.A., oltre a svolgere i già citati compiti 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 da giugno ad agosto e Herat da settembre a dicembre) 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.

Nel corso del 2008, 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'AM 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.

Prosegue il processo di crescita dello Stormo Incursori, che è costantemente impiegato con un Distaccamento Operativo (D.O.), comprendente anche una componente JTAC<sup>47</sup>, nell'Operazione ISAF in Afghanistan nell'ambito dell'RC-W. Con la creazione della 1ª Brigata Aerea "Forze per Operazioni Speciali" che, come anzidetto, ha inglobato il 17° Stormo, il 16° Stormo ed il 9° Stormo, l'AM dispone di nuovi strumenti operativi proiettabili ed integrabili in senso interforze e multinazionale.

Nel 2008, la F.A. ha reso disponibili per i cicli NRF 10 e 11 i seguenti assetti:

- **NRF 10: 6 TORNADO TRI/TRO;**
- **NRF 11:**
  - 6 TORNADO TRI/TRO;
  - 2 C-130J;
  - 2 HH-3F;
  - 2 DISTACCAMENTI OPERATIVI DI FORZE SPECIALI (INCURSORI);

<sup>47</sup> JTAC: JOINT TERMINAL ATTACK CONTROLLER

- FRAMEWORK DEL JSOATG.

**MOBILITÀ E CAPACITÀ DI RISCHIERAMENTO**

L'obiettivo di conseguire una maggiore mobilità delle forze e di garantire loro un migliore sostegno logistico e migliore 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) sia dei sistemi di Comando, Controllo e Comunicazione.

Il processo di adeguamento 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 omogenee unità rotazionali di proiezione catalogabili come "*Air Expeditionary 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 F.A. di una vera e propria capacità di trasporto strategico (*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 sta per essere completata la sostituzione della linea trasporti G-222 con il programma C-27J "*Spartan*", il quale completa il rinnovo del segmento. Come già detto, a dicembre 2008 è stato consegnato il 10° dei 12 velivoli previsti dal contratto sottoscritto con ALENIA.

Contestualmente è stata raggiunta la *Final Operational Capability* (FOC) anche se, al momento, con esclusione degli aviolanci.

Il nuovo velivolo, che conserva la cellula e quindi le dimensioni interne ed esterne del G-222, possiede lo stesso sistema propulsivo del C-130J (motore, elica e sistema di controllo), una nuova avionica e un "glass cockpit" simili a quelli dello stesso C-130J, nonché importanti dotazioni aggiuntive che, rispetto alla versione base, ne migliorano le capacità operative e la sicurezza nelle "Operazioni Fuori dai Confini Nazionali" (OFCN). Oltre ad assolvere le esigenze di trasporto tattico e logistico, il C-27J potrà essere utilizzato anche nell'ambito di missioni umanitarie e sanitarie nonché di Protezione Civile.

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. Proprio in ragione della notevole versatilità d'impiego e delle caratteristiche prestazionali e capacità operative, è stato prescelto dal Governo USA per soddisfare il programma congiunto dell'USAF e della USARMY denominato "*Joint Cargo Aircraft*" (JCA), con un'acquisizione iniziale, nel periodo 2008-2013, di 78 velivoli, che dovrebbe successivamente evolvere nell'acquisizione di un numero totale di velivoli compreso fra 145 e 207 da destinare alle due forze armate americane. Ciò si aggiunge alle acquisizioni dell'Aeronautica greca (12 velivoli), di quella bulgara, che ha sottoscritto un contratto con Alenia per



l'acquisizione di 5 velivoli, con l'opzione per ulteriori 3 velivoli, e di quella lituana, per l'acquisizione di 3 velivoli.

Il C-27J, con i suoi 110 esemplari ordinati (più ulteriori 7 per la Romania), è oggi l'aereo da trasporto tattico della sua categoria maggiormente apprezzato sul mercato, in quanto assicura un'elevata efficienza operativa a costi competitivi, un'estrema flessibilità d'impiego, le migliori prestazioni per i velivoli della sua categoria in tutte le condizioni operative e caratteristiche uniche di interoperatività con gli aerei da trasporto di classe superiore.

Nel novembre 2008 l'AM ha convocato il 2° *meeting* dello Spartan User Group (SUG) a Firenze, costituito per promuovere e facilitare, in analogia a quanto già in essere per il velivolo C-130J, la cooperazione fra i membri dei Paesi utilizzatori il velivolo C-27J che partecipano all'iniziativa, sulle materie riguardanti l'acquisizione, le operazioni, la manutenzione e la trattazione di eventuali futuri aggiornamenti, allo scopo di consentire un più efficace utilizzo operativo del velivolo.

Sono, inoltre, in corso azioni per l'approvvigionamento di un sostituto dell'elicottero HH-3F, rispondente alle future esigenze dell'A.M.. Il programma denominato EPAM (Elicottero di categoria pesante dell'AM) si inquadra nell'esigenza di acquisire un nuovo elicottero, con peso massimo al decollo non inferiore ai 10.000 kg, sostituto dell'HH3F, chiamato ad assolvere missioni in territorio nazionale, o in contesti fuori area, relative a scenari riconducibili alla "guerra classica" ed alle "Operazioni Militari Diverse dalla Guerra" (MOOTW) anche in condizioni di minaccia alta, con accento sulle operazioni di supporto alle Forze Speciali. Nel corso del 2008 si è proceduto con l'affinamento del requisito operativo definitivo afferente il sostituto dell'HH-3F. La F.A., a tal proposito, ha individuato, sia per caratteristiche operative che per comunanza con linee di volo già presenti nell'ambito della Marina Militare, l'AW101 quale vettore idoneo a soddisfare l'esigenza operativa. Questo, allestito in diverse configurazioni (i.e. CSAR - Combat SAR, MEDEVAC-MEDEVACuation, trasporto, ecc.) potrà assolvere le varie missioni richieste.

Alla luce della tempistica connessa al "*phasing out*" delle linee HH-3F e AB212, si è inoltre avviato un programma per identificare ed acquisire un vettore ad ala rotante di classe media con cui assicurare il servizio SAR militare e i connessi concorsi - SAR aeronautico/trasporto ammalati in IPV (Imminente Pericolo Vita)/trasporto organi/trasporto personalità e attività *Slow Mover Interception* (SMI) in occasione di eventi di rilievo. In particolare, per ridurre al minimo i tempi di acquisizione, si sta verificando la possibilità di acquisire un vettore "maturo" e già sul mercato, pur abdicando nell'immediato alle capacità militari necessarie al ruolo "expeditionary", prevedendo, mediante una formula di "buy back", la sua eventuale integrazione/sostituzione con un assetto più capacitivo, sempre della classe media, idoneo anche alla proiezione

fuori area e all'impiego in condizioni di bassa minaccia, prioritariamente nel ruolo di Personal Recovery - SAR / DSAR / CSAR - (c.d. soluzione "gap filler").

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 logistica e sanitaria al personale rischierato sia attraverso le componenti di F.A. sia attraverso l'integrazione funzionale dei propri assetti con il complesso delle risorse 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 F.A. 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), già precedentemente descritto.

Per il settore del controllo del traffico aereo e meteorologico, è in avanzatissima fase di completamento l'acquisizione di sistemi mobili in grado d'assicurare i Servizi Assistenza al Volo per i Reparti di proiezione.

#### 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 F.A., 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.

Nell'ambito della sostenibilità logistica risulta importante evidenziare l'accordo tra l'AM e l'AFMAL (Associazione dei Fatebenefratelli con i Malati Lontani) che ha portato alla consegna, nell'ottobre 2008, presso l'aeroporto di Guidonia di un ospedale da campo per le emergenze sanitarie. Il predetto accordo prevede, oltre alla custodia di tale struttura presso un aeroporto militare, anche l'uso in forma congiunta dell'ospedale per attività di varia tipologia (interventi umanitari, di emergenza in cooperazione con altre amministrazioni ed enti pubblici e privati, impiego diretto nel corso di missioni internazionali di pace, ecc.). L'AM e l'AFMAL hanno inteso in tal modo rinsaldare il proficuo rapporto di collaborazione già esistente da diverso tempo. L'ospedale mobile è costituito da un insieme di componenti modulari di base (shelter, tende, ecc.), di impianti ed equipaggiamenti medicali, di infrastrutture di comunicazione e di elementi logistici accessori. Grazie alla sua flessibilità nel trasporto e nell'allestimento, gli scenari tipici per il suo utilizzo sono le emergenze civili, terremoti, epidemie, contaminazione, grandi eventi civili e/o religiosi, programmi di cooperazione internazionale.

#### SOSTENIBILITÀ FINANZIARIA - ESERCIZIO

Il Bilancio 2008, è stato caratterizzato da un incremento delle risorse disponibili che, soprattutto per il settore Esercizio, ha visto un aumento percentuale rispetto al precedente anno pari al +5,34%. La disponibilità finanziaria resa disponibile è risultata, infatti pari a 834,02 Mnl € (nel 2007 erano 791,71 Mnl €), comprensivi delle



Funzioni Esterne e del sostegno all'esercizio con risorse dell'investimento. Le manovre finanziarie integrative si sono prevalentemente perfezionate nell'ultima parte dell'anno. Ciò ha, di fatto, reso ancora più difficile la gestione del bilancio con continui aggiustamenti e rielaborazioni.

Al riguardo, inoltre, un'analisi dettagliata della situazione relativa al settore "Esercizio", effettuata tenendo conto di tutte le possibili attività di contenimento della spesa, evidenzia che il volume minimo di risorse necessario da destinare al settore Esercizio dell'AM è stimabile in circa **950 Mnl €**. 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 SMA.

- a. Settore Addestramento ed Esercitazioni: sono stati assegnati **56,42 Mnl €** pari ad un decremento del **-10,04%** (nel 2007 erano **62,71 Mnl €**). Tali risorse hanno consentito il raggiungimento di un minimo livello di preparazione professionale ma un contestuale decadimento rispetto al passato;
- b. Settore dei Carbolubrificanti: sono stati assegnati **116,87 Mnl €** (di cui **35 Mnl €** provenienti dall'Investimento) pari ad un incremento del **+35,06%** (nel 2007 erano **86,53 Mnl €**). Tali risorse hanno consentito il raggiungimento di un minimo livello di funzionalità operativa;
- c. Settore dell'Efficienza Linee Operative: sono stati assegnati **292,80 Mnl €** (di cui **64,5 Mnl €** provenienti dall'Investimento) pari ad un incremento del **+8,84%** (nel 2007 erano **269,02 Mnl €**). Tali risorse hanno consentito il faticoso raggiungimento di un minimo livello di sostenibilità delle linee operative;
- d. Settore dell'Efficienza delle Infrastrutture e Supporti: sono stati assegnati **66,54 Mnl €** pari ad un incremento del **+2,41%** (nel 2007 erano **64,97 Mnl €**). 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;
- e. Settore del Trasporto Aereo di Stato: sono stati assegnati **18,73 Mnl €** pari ad un decremento di **-30,38%** (nel 2007 erano **26,9 Mnl €**);
- f. Settore dell'Assistenza al Traffico Aereo Civile: sono stati assegnati **5,84 Mnl €** pari ad un decremento di **-17,85%** (nel 2007 erano **7,11 Mnl €**).

#### 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 punti sensibili dell'installazione. Tali dispositivi hanno serie difficoltà ad operare a causa della sempre maggiore carenza di risorse umane dedicate, particolarmente di personale di truppa SODT (Supporto Operativo Difesa Terrestre). Inoltre, quale ulteriore conseguenza va rilevata la sempre più esigua attività addestrativa, spesso posta a margine della programmazione delle attività, soprattutto per il ridotto numero di militari "liberi" da altri compiti o turni di riposo.

Sempre più spesso si fa ricorso all'addestramento in "bianco" o con l'ausilio di simulatori. Per quanto riguarda la difesa passiva le insufficienti risorse finanziarie non consentono importanti investimenti in nuove tecnologie, per cui molti Enti e Reparti della F.A. sono ancora privi di moderni sistemi d'allarme e TV a circuito chiuso ed, in alcuni 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 guardiana (*personale in esubero a seguito dell'outsourcing di alcuni servizi e pertanto riqualificato per le mansioni di guardiana, controllo accessi e rilascio pass*). In numerosi casi i servizi di protezione delle Forze vengono assicurati con l'ausilio di personale non di categoria. Ciò ha comportato un abbassamento della qualità del servizio e la sottrazione di risorse da altre attività di reparto.

Nell'ambito delle strutture, infrastrutture, mezzi ed equipaggiamenti disponibili per le attività connesse con la FP, 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 suddette carenze che vedranno l'approvvigionamento di nuovi materiali solo negli anni a venire. Sono stati evidenziati risultati lusinghieri soprattutto nell'ambito delle OFCN 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 IEDD/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 F.A. risulta accettabile. Di contro, in caso di emergenze nazionali e/o di operazioni sostenute o su larga scala, il perdurare di talune deficienze potrebbe comportare delle serie limitazioni operative. Attualmente sono in fase di sviluppo le capacità cinofile della F.A. che vede 14 unità cinofile qualificate, attualmente impegnate in attività addestrative presso il Centro Cinofili AM di Grosseto. Le qualifiche delle unità cinofile AM sono EDD, Patrol e FPD (*Force Protection Dog*). Quanto prima le unità cinofile AM saranno operative per un impiego operativo in Te.Op. presso la FP Coy della FSB di Herat.



**DATI SULL'ATTIVITÀ SVOLTA NEL 2008****OPERAZIONI INTERNAZIONALI**

Nel 2008 l'impegno dell'AM nelle OFCN è stato il seguente:

**a. Area Balcani**

- gestione dell'aeroporto di Dakovjca (Kosovo), costruito interamente dall'AM al termine dell'Operazione "Allied Force" per soddisfare le esigenze operative e logistiche del Contingente nazionale schierato nei Balcani;
- presenza di propri rappresentanti presso le strutture di Comando e Controllo della NATO/EU.

**b. Area Afghanistan**

- presenza di propri rappresentanti presso le strutture di Comando e Controllo dell'ISAF (ISAF HQ / RC-W);
- supporto alla gestione della FSB di Herat a leadership spagnola: la F.A. ha la responsabilità della FP dell'aeroporto con una Compagnia FP composta da personale fuciliere dell'aria, SODT a cui vanno aggiunte le componenti slovene e albanesi poste sotto il comando del Comandante FP italiano. La compagnia FP è, inoltre, responsabile dell'addestramento e dell'impiego del personale sloveno e albanese;
- framework dell'IT-Joint Air Task Force (IT-JATF) schierato sulla FSB di Herat;
- Task Force "Astore" (n° 3 velivoli da ricognizione Predator) inquadrata nell'ambito del JATF;
- Task Force "Albatros" (n° 1 velivolo C130-J fino a ottobre 2008 e n° 2 velivoli C-27J da settembre 2008) inquadrata nell'ambito del JATF per il soddisfacimento delle esigenze di Air Lift di ISAF;
- n° 1 distaccamento operativo incursori del RIAM e n° 1 team JTAC nell'ambito del TG 45 (SF) schierato a Herat;
- Task Force "Tigre" (n° 3 elicotteri AB212 operanti a Kabul fino ad agosto 2008, in seguito rischierati a Herat) nell'ambito di un impegno a carattere rotazionale (semestrale) con analoghi assetti della MM;
- Task Force "Devil" (n° 2 velivoli TORNADO IDS operanti a Mazar-e-Sharif da novembre 2008) inquadrata nell'ambito del JATF per il soddisfacimento delle esigenze di ricognizione di ISAF.

**c. Al Bateen (EAU)**

Task Force Air (ex 7° ROA) per il supporto alle Operazioni ISAF/NTM -IRAQ.

**d. Georgia**

L'AM ha immesso in Teatro un team di n°4 u. per l'intervento dell'Unione Europea in ambito attività PESD.

**e. Area Darfur - Ciad**

La F.A. contribuisce con un limitato numero d'assetti specialistici sanitari.

**f. Area Libano**

- presenza di propri rappresentanti presso le strutture di Comando e Controllo nazionali/UNIFIL;
- presenza di personale specialistico in supporto agli assetti di volo nazionali presenti in teatro.

**OPERAZIONI ED ESERCITAZIONI NAZIONALI**

L'AM ha svolto operazioni finalizzate alla salvaguardia dello spazio aereo durante eventi nazionali di alta visibilità. Per tali operazioni è stato approntato un sistema di difesa che ha coinvolto assetti aerei, sia in volo che in prontezza a terra, unità missilistiche di difesa di punto, radar mobili e il Centro di Comando e Controllo Mobile che, spesso, sono stati integrati da assetti sia della Marina Militare che dell'Esercito.

Di seguito le operazioni svolte:

ZONA D'INTERVENTO	OPERAZIONE	PERIODO	ASSETTI IMPIEGATI	ENTI INTERESSATI
CONFINE CON AUSTRIA	JUPITER 01/08 POTENZIAMENTO D.A. IN OCCASIONE DEI CAMPIONATI EUROPEI DI CALCIO IN AUSTRIA	10, 14 E 18 GIUGNO 2008	ASSETTI A.M. D.A. : NR. 4 F16;	COFA
ROMA	POTENZIAMENTO DIFESA AEREA IN OCCASIONE DELLA VISITA DEL PRESIDENTE USA	11-13 GIUGNO 2008	ASSETTI A.M. D.A.: NR. 4 F16;	COFA
LORETO	VISITA DI S.S. BENEDETTO XVI	1-2 SETT	ASSETTI D.A.: NR. 4 F16; NR. 2 HH3F; NR. 1 HH3F (MEDEVAC)	COFA

Le esercitazioni in ambito nazionale sono di seguito elencate:

ESERCITAZIONE	PERIODO	SETTORE	ENTI COORDINATORI
GIOPOLIS	31 GEN.	DIFESA AEREA	COFA
GAZZA LADRA	19-28 GIU.	FORZE SPECIALI	COFA
CNSAS/SAR	VARIE	SAR	COFA
SEA SUB SAREX	VARIE	SAR	COFA
AIR SUB SAREX	VARIE	SAR	COFA
PROCIV	3-14 MAR	ELICOTTERI	CSA

**ESERCITAZIONI INTERNAZIONALI E NATO**

<b>ESERCITAZIONE</b>	<b>DATA</b>	<b>AMBITO</b>	<b>LOCALITA'</b>	<b>NOTE</b>
<b>BOLD MERCY</b>	19-29 MAG.	NATO	ACO WIDE	
<b>STEDFAST NOON</b>	7 - 18 APR.	NATO	IT	
<b>NOBLE ARDENT</b>	16-17 OTT.	NATO	FRANCIA	
<b>NOBLE MANTA</b>	15 - 28 APR.	NATO	IT	AREA MM
<b>NOBLE MIDAS</b>	24 SET. - 11 OTT.	NATO	IT	AREA MM
<b>LOYAL MARINER</b>	16-27 GIU.	NATO	SPAGNA	
<b>CANALE</b>	30 MAG. - 7 GIU.	MULTINAZ.	MALTA	AREA MM
<b>AIR 08 (INIZIATIVA "5+5")</b>	25 NOV.	MULTINAZ.	IT	
<b>NORTHERN BIKING</b>	1-6 SET.	MULTINAZ.	ISLANDA	
<b>JOINT FLIGHT TEST PROGRAM</b>	LUG.	MULTINAZ.	GERMANIA	
<b>CERNIA</b>	7-10 OTT.	MULTINAZ.	SPAGNA	
<b>SAREX 13</b>		MULTINAZ.	FRANCIA	
<b>PROTEUS (4 EVENTI)</b>	VARIE	BILATERALE.	IT-GRECIA	
<b>SPRING FLAG 08</b>	1-18 APR.	MULTINAZ.	IT	
<b>SQUALO 08</b>	15-20 GIU.	TRILATERALE	IT	
<b>DAUPHIN</b>	24-26 MAR.	TRILATERALE	FRANCIA	
<b>VOLCANEX</b>	2-13 GIU.	MULTINAZ.	NORVEGIA	
<b>ANATOLIAN EAGLE</b>	8-19 SET.	MULTINAZ.	TURCHIA	
<b>ELITE</b>	23 GIU. - 2 LUG.	MULTINAZ.	GERMANIA	
<b>ABU SIMBEL 08</b>	5-16 GIU.	BILATERALE	EGITTO	
<b>CHARTAGO 08</b>	18-25 APR.	BILATERALE	TUNISIA	
<b>TRINEX 08</b>	15-25 SET.	TRILATERALE	IT	
<b>PETRA 08</b>	20 NOV. - 4 DIC.	BILATERALE	GIORDANIA	
<b>FRISIAN FLAG 2008</b>	1-11 APR.	MULTINAZ.	OLANDA	
<b>BAPEX</b>	1-5 DIC.	MULTINAZ.	FRANCIA	
<b>MARE APERTO</b>	12-23 MAG.	MULTINAZ.	IT	AREA MM
<b>TRIALS IMPERIAL HAMMER</b>	29 SET. - 19 OTT.	MULTINAZ.	IT	
<b>NEWFIP</b>	3-14 MAR.	MULTINAZ.	IT, UNGHERIA, SLOVENIA	



**ORE DI VOLO**

Nel 2008 l'Aeronautica Militare ha effettuato 87.445 ore di volo, così ripartite:

- 22.124 ore dalle linee da combattimento (EF2000, F16, PA200 e AMX);
- 25.599 ore dalle linee di supporto e per attività varie;
- 24.108 ore dalle linee d'addestramento iniziale, basico pre-operativo e per attività minima di volo (SF260, MB339 e NH500);
- 15.612 ore dalle linee di trasporto tattico (C130J, G222 e C27J).

Nei successivi paragrafi è riportata, nel dettaglio, l'attività di volo svolta.

**ATTIVITÀ IN FAVORE DELLA COLLETTIVITÀ - ANNO 2008**

TIPO CONCORSO	ANNO 2008				
	ore	sortite	pers. socc.	pers. trasp.	materiale (kg)
Ricerca e Soccorso	114:15	48	6	28	--
Trasporto Ammalati	96:00	79	7	203	19.010
Trasporto Paziente + Equipe Medica	1.570:50	1.113	465	1.315	--
Trasporto Organi/Plasma	68:40	65	--	48	--
Trasporto Personale/Materiale Sanitario	1:55	2	--	10	--
Trasporto Traumatizzati	14:10	10	8	18	--
Trasporto x pubbliche Calamità	27:30	18	--	122	6.418
Trasporto x Aiuti Umanitari	458:10	156	--	2.281	565.156
Trasporto x Aviosgomberi	155:10	110	--	4.433	--
<b>TOTALE AM</b>	<b>2.506:40</b>	<b>1.601</b>	<b>486</b>	<b>8.458</b>	<b>590.584</b>

reparto di volo	anno 2008		
	aeromobile	ore	sortite
46 <sup>a</sup> B.A. - PISA	C-130J	692:50	329
	C-27J	20:05	12
9° STORMO - GRAZZANISE	AB-212	10:30	5
14° STORMO - PRATICA DI MARE	P-180	21:15	18
15° STORMO - PRATICA DI MARE	HH-3F	81:55	65
	AB-212	1:25	3
31° ST. - CIAMPINO	A-319CJ	163:05	57
	F-50	640:00	525
	F-900EX	802:55	557
36° ST. - GIOIA DEL COLLE	P-180	5:00	4
41° ST. - SIGONELLA	BR-1150	39:20	6
RES.S.T.A. - DECIMOMANNU	AB-212	21:55	15
SQUADRIGLIA - LINATE	AB-212	6:25	5
<b>TOTALE A.M.</b>		<b>2.506:40</b>	<b>1.601</b>

## Attività di volo aeromobili - anno 2008

RUOLO E TIPO AEROMOBILE	MISSION DESIGN SERIES (M.D.S.)	ATTIVITÀ DI VOLO EFFETTUATA	
		HH:MM	SORTITE
<b>COMBAT A/C</b>			
<b>AIR DEFENCE</b>		<b>10.622</b>	<b>0</b>
F-16A	F-16A	6.029	30
F-16B	F-16B	984	40
EUROFIGHTER 2000	TF-200A	959	13
EUROFIGHTER 2000 M	F-2000A	2.648	37
<b>STRIKE/ATTACK/RECONNAISSANCE</b>		<b>11.502</b>	<b>30</b>
TORNADO IDS	A-200A E TA-200A	5.589	40
TORNADO ECR	EA-200B	1.286	50
AMX	A-11A	3.782	30
AMX-T	TA-11A	843	30
<b>TOTALE COMBAT A/C</b>		<b>22.124</b>	<b>30</b>
<b>TRAINING A/C</b>			
<b>TRAINER</b>			
MB-339A E PAN	T-339A E AT-339A	7.973	40
MB-339CD1	FT-339B	681	40
MB-339CD2	FT-339C	2.285	50
SF-260	T-260A	65	20
SF-260EA	T-260B	5.567	30
<b>TRAINER HELICOPTER</b>			
NH-500 D	TH-500B	307	35
NH-500 E	TH-500A	7.226	45
<b>TOTALE TRAINING A/C</b>		<b>24.108</b>	<b>20</b>
<b>TRANSPORT A/C</b>			
C-130 J	C-130J	4.436	20
C-130 J-30	C-130J-30	7.338	15
G-222	VARI	1.028	30
C-27J	C-27J	2.809	45
<b>TOTALE TRANSPORT A/C</b>		<b>15.612</b>	<b>50</b>
<b>SUPPORT A/C</b>			
BOEING 707-320C	KC-707A	199	5
BREGUET BR-1150	P-1150A	3.017	10
A-319CJ	VC-319A	2.331	0
FALCON 50	VC-50A	1.296	45
FALCON 900 EASY	VC-900B	2.094	5
FALCON 900 EX	VC-900A	1.941	45
P-180	VC-180A	3.310	15
PREDATOR	RQ-1B	1.451	20
<b>SUPPORT HELICOPTER</b>			
SH-3D	VH-3D	176	30
HH-3F	HH-3F	3.318	5
AB-212 SAR	HH-212A	4.062	10
AB-212 AWTI	UH-212A	403	0
<b>UTILITY</b>			
SLAI 208	U-208A	741	45
P-166DL3	U-166B	728	40
GROB 103	G-103	488	55
LAK-17A	G-17A	7	0
NIMBUS 4DM	G-4DM	32	10
<b>TOTALE SUPPORT A/C</b>		<b>25.599</b>	<b>40</b>
<b>TOTALE AERONAUTICA MILITARE</b>		<b>87.445</b>	<b>20</b>
NOTA: L'ATTIVITÀ DI VOLO EFFETTUATA DAL B-767 (AEROMOBILE NON INCLUSO NEL CARICO CONTABILE DELL'A.M.)			
È STATA PARI A 551 ORE - (DATO DEL COMANDO LOGISTICO)			

# CARABINIERI

## SITUAZIONE ORGANIZZATIVA

### STRUTTURA

L'Arma si articola, dal punto di vista funzionale, su un Comando Generale, su organizzazioni addestrativa, territoriale, mobile e speciale, nonché su reparti per esigenze specifiche.

Il Comando Generale assicura la direzione, il coordinamento ed il controllo delle attività istituzionali, nonché l'analisi dei fenomeni criminosi ed il raccordo delle attività operative.

Vertice dell'**organizzazione addestrativa** è il Comando delle Scuole dell'Arma dei Carabinieri da cui dipendono la Scuola Ufficiali di Roma, la Scuola Marescialli e Brigadieri di Firenze (con un Reggimento Allievi Marescialli a Firenze e un Reggimento Allievi Marescialli e Brigadieri a Velletri) e la Legione Allievi Carabinieri di Roma, dalla quale dipendono le Scuole Allievi Carabinieri di Roma, Campobasso, Iglesias, Torino, Fossano, Benevento e Reggio Calabria.

**L'organizzazione territoriale è articolata su:**

- 5 Comandi Interregionali;
- 19 Comandi di Regione;
- 102 Comandi Provinciali;
- 12 Comandi Gruppo;
- 2 Reparti Territoriali;
- 537 Compagnie;
- 46 tra Tenenze e altri Comandi retti da Ufficiali;
- 4624 Stazioni.

**L'organizzazione mobile e speciale** fa capo al Comando Unità Mobili e Specializzate "Palidoro" da cui dipendono:

- la Divisione Unità Mobili articolata sulla:
  - 1ª Brigata Mobile da cui dipendono:
    - ❖ 11 Battaglioni;
    - ❖ il 4° Reggimento a Cavallo;
  - la 2ª Brigata Mobile che ha alle dipendenze:
    - ❖ i Reggimenti 7° e 13° di Laives (BZ) e Gorizia;
    - ❖ il 1° Reggimento Paracadutisti "Tuscania";
    - ❖ il Gruppo di Intervento Speciale (GIS);
- la Divisione Unità Specializzate (in cui sono inseriti Reparti altamente qualificati ed operanti a salvaguardia di specifici interessi della collettività);
- il Raggruppamento Operativo Speciale (ROS).

Tra i Reparti per esigenze specifiche, meritano un cenno particolare, in aggiunta ai citati Gruppo di Intervento Speciale e Reggimento Paracadutisti, il Reggimento Corazzieri ed i reparti per le esigenze degli organi costituzionali.



Infine, si evidenzia il Centro di Eccellenza per le *Stability Police Units*, posto alle dipendenze del Vice Comandante Generale dell'Arma e destinato all'addestramento - per l'impiego in missioni di supporto alla pace - di personale dei vari ruoli delle forze di Polizia appartenenti ad altre Nazioni e con ordinamento assimilabile a Carabinieri e Gendarmeria.

I principi cardine del riordino dell'Arma, avviato con D. Lgs. n. 297/2000, e le iniziative che ne sono conseguite sono state improntate a criteri di razionalizzazione ed ottimizzazione dell'impiego delle risorse.

I punti focali della riorganizzazione hanno interessato la struttura ordinativa, lo snellimento degli oneri logistici e burocratici per i reparti periferici, la velocizzazione delle procedure e dei processi decisionali ed il conferimento, ai vari livelli gerarchici, di responsabilità e competenze specifiche.

Le finalità che hanno ispirato gli interventi nella riorganizzazione, terminati o ancora in fase di attuazione, sono state:

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

#### ORGANIZZAZIONE DI COMANDO E CONTROLLO

L'area centrale è costituita dal Comando Generale dell'Arma che è configurato in relazione alle peculiari caratteristiche dell'organo di Vertice - struttura di Stato Maggiore con funzione di Comando Operativo ed Ispettorato Logistico - nonché delle peculiari competenze nel settore finanziario e tecnico amministrativo attribuite al Comandante Generale dell'Arma dal citato Decreto Legislativo. Nelle linee essenziali, l'area di vertice decisionale è incentrata sul Comandante Generale dal quale dipendono un Vice Comandante, un Capo di Stato Maggiore, il Comando delle Scuole, il Comando Unità Mobili e Specializzate nonché cinque Comandi Interregionali.

**Fig.1 Organizzazione di Vertice dell'Arma dei Carabinieri**