

# LA COMPONENTE INTERFORZE DI SUPPORTO AEREO ALLE OPERAZIONI SPECIALI: SINERGIE E PROSPETTIVE FUTURE

*di Gianpaolo Rapposelli*



Elicottero Agusta A129 (@Wikipedia)

**L**a metamorfosi dello scenario geo-politico mondiale, già in atto dalla fine della guerra fredda, ha subito nell'ultimo decennio una straordinaria accelerazione, sostenuta da profondi e radicali mutamenti degli equilibri politici e delle strutture economiche globali. Gli strumenti militari dei Paesi occidentali, di conseguenza, hanno affrontato un processo di adattamento concettuale e strutturale, guidato dalla duplice esigenza di razionalizzare i costi e, al contempo, incrementare i livelli di qualità e

specializzazione. L'analisi dei principali documenti strategici elaborati nell'ambito dell'Alleanza Atlantica evidenzia, in modo puntuale, le direttrici di tale trasformazione: nel vertice di Praga del 2002 e, ancor più, in quello di Lisbona del 2010 trova particolare risalto la necessità di disporre di forze tecnologicamente avanzate, flessibili e prontamente dispiegabili<sup>1</sup>; in essi, inoltre, viene enfatizzata la necessità che gli Stati membri si dotino di una difesa moderna, che possa rispondere in modo sinergico ai temi della *human security* e alle "sfide/minacce emergenti"<sup>2</sup>. Una delle conseguenze dell'introduzione di tali rinnovati paradigmi concettuali è la crescente attenzione che i Paesi occidentali hanno riservato allo sviluppo di capacità connesse alla pianificazione e alla condotta di Operazioni Speciali (OS).

In tale alveo si colloca il processo di trasformazione dello Strumento Militare italiano iniziato nei primi anni 2000 e delineato in vari documenti<sup>3</sup>, tra i quali particolare rilevanza assumeva "Il Concetto Strategico del Capo di Stato Maggiore della Difesa" del 2004; in esso si enfatizzava la necessità di far convergere lo sforzo di adattamento delle Forze Armate, in sinergia con i principali alleati, verso la capacità di rispondere alle minacce "asimmetriche", che costituiscono la sfida alla sicurezza del XXI secolo<sup>4</sup>.

Si rilevava, così, l'esigenza di predisporre un'aliquota di forze *combat* a elevata prontezza operativa e altamente specializzate, individuando nel potenziamento dell'intero comparto Forze Speciali (FS) la priorità da realizzare a breve termine<sup>5</sup>. Lo sforzo volto a massimizzare l'interoperabilità delle componenti "terrestri" dedicate alle Forze per Operazioni Speciali (FOS) delle quattro Forze Armate ha permesso di standardizzarne gli addestramenti, le procedure di impiego, la mentalità operativa e, soprattutto, la catena di Comando e Controllo<sup>6</sup>.

Il processo di integrazione dei supporti di volo alle OS, invece, ha avuto una maggiore inerzia attribuibile, almeno in parte, a una certa ritrosia delle Forze Armate nel dedicare in modo esclusivo a tale compito parte degli scarsi assetti disponibili. Ciò, comunque, non ha impedito il rag-

<sup>1</sup> NATO, *Strategic Concept for the Defence and Security of the Members of the North Atlantic Treaty Organization – Active Engagement, Modern Defence*, Lisbona 19-20 novembre 2010, p.15.

<sup>2</sup> *Ivi*, p.15.

<sup>3</sup> Cfr. Ministero della Difesa, *Nuove forze per un nuovo secolo 2001*, Roma 12 aprile 2001 e Ministero della Difesa, *Libro bianco della difesa 2002*, Roma, 20 dicembre 2001.

<sup>4</sup> «La minaccia globale del terrorismo, il potenziale utilizzo di armi di distruzione di massa, l'instabilità regionale e la possibile compromissione degli interessi vitali nazionali, anche al di fuori del territorio dello Stato, costituiscono le grandi sfide della sicurezza nel 21° secolo», SMD, *Il Concetto Strategico del Capo di Stato Maggiore della Difesa*, ed. 2004-2006, p.4.

<sup>5</sup> *Ivi*, p.18: «a breve termine il potenziamento delle Forze Speciali, incrementandone la consistenza e conseguendo la piena operatività del Comando Interforze per le Operazioni delle Forze Speciali (COFS)».

<sup>6</sup> Obiettivi raggiunti tramite la creazione del Reparto Addestramento per le Forze per Operazioni Speciali (RAFOS), presso il 9° Reggimento "Col Moschin" e del Comando di Vertice Interforze per le Operazioni Speciali (COFS).

giungimento di un adeguato livello di interoperabilità e la creazione di una comunità di equipaggi orientati al supporto alle OS, conseguenza diretta dello sforzo volto a ricercare episodi addestrativi interforze.

Il presente articolo ha lo scopo di descrivere le capacità attuali e indicare le prospettive future della componente aerea di supporto alle OS. Per far ciò, in primo luogo si delinearanno alcuni aspetti dottrinali sull'argomento, per poi descrivere le potenzialità specifiche delle singole Forze Armate e lo stato del processo di integrazione interforze delle stesse. Infine, si trarranno alcune considerazioni conclusive su possibili sviluppi futuri di detta componente.

### IL QUADRO DOTTRINALE DEL *JOINT SPECIAL OPERATIONS AIR TASK GROUP*

Le OS sono attività che il più delle volte mirano al raggiungimento di un obiettivo a livello strategico od operativo, condotte in ambienti ostili o, comunque, caratterizzate da un alto livello di rischio; esse sono operazioni intrinsecamente interforze la cui natura strategica richiede unità altamente selezionate, addestrate ed equipaggiate, in grado di operare con tecniche e modalità di impiego diverse da quelle delle forze convenzionali.

La pubblicazione NATO AJP 3.5(A), nello stabilire i criteri generali che governano l'organizzazione e la struttura di Comando e Controllo (C2) delle FOS alleate, detta le linee guida per la costituzione, in operazioni, di un *Joint Special Operations Component Command* (JSOCC): si tratta di una struttura di Comando di contingenza, da cui dipendono uno o più *Joint Special Operations Task Group* (JSOTG) *Land, Maritime* e il *Joint Special Operations Air Task Group* (JSOATG), quest'ultimo oggetto della presente trattazione (Figura 1).

Il JSOATG è l'unità che raggruppa gli assetti di volo assegnati al JSOCC sotto un'unica struttura di C2. Si tratta di uno strumento operativo "mission oriented", proiettabile, strutturato secondo moduli funzionali pre-ordinati, in grado di operare nell'ambito delle missioni caratterizzanti le FS<sup>7</sup>. Inoltre, il JSOATG è dotato di un'organizzazione di Comando e di un Centro

Operativo propri e del relativo supporto *Communication and Information Systems* (CIS); pertanto è in grado di garantire in modo autonomo la pianificazione, il coordinamento e l'esecuzione delle missioni a esso assegnate. Infine, il JSOATG deve poter supportare le esigenze connesse alla condotta di

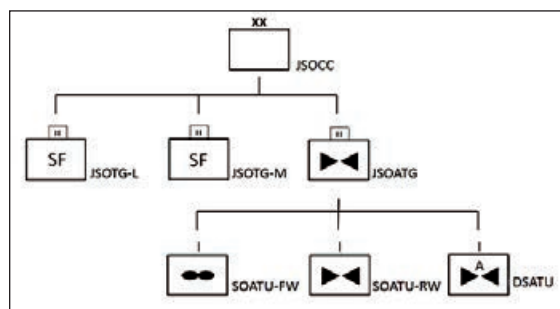


Figura 1: Struttura del JSOATG

<sup>7</sup> *Military Assistance (MA), Direct Action (DA) e Special Reconnaissance (SR).*



Elicottero CH47 F (@Esercito.it)

tutto lo spettro delle OS a favore di almeno due *Task Groups*, in ambiente non permissivo, di notte e in condizioni meteorologiche marginali. Appare, pertanto, evidente che il supporto di volo alle OS è un complesso di attività altamente specializzate e connotate da un elevato livello di incertezza. È, altresì, evidente che le moderne OS, assolutamente “sbilanciate” nella terza dimensione, esigono un supporto puntuale e aderente per il raggiungimento di obiettivi che, nella maggior parte dei casi, hanno una natura strategica.

Da ciò consegue l'imperativa necessità di disporre di specifiche strutture di C2 in grado di gestire pacchetti di personale e assetti di volo appositamente addestrati e integrati che sappiano operare in modo non convenzionale, trovando soluzioni innovative a missioni intrinsecamente complesse.

### **IL SUPPORTO DI VOLO DELLE SINGOLE FORZE ARMATE**

Le modalità con cui il tema del supporto di volo alle OS è stato affrontato dalle singole Forze Armate, hanno dato vita a soluzioni differenziate che ne rispecchiano peculiarità e specificità; ciò ha avuto come conseguenza la costituzione di patrimoni indipendenti di esperienze operative, di capacità e di tecniche di impiego fortemente guidate da esigenze settoriali e strettamente connesse alle potenzialità offerte dai mezzi a propria disposizione. Di seguito una breve illustrazione.

## a. Esercito

Il 26° Gruppo “Giove”, meglio conosciuto come Reparto Elicotteri per le Operazioni Speciali (REOS), è l’unica unità di volo nazionale specificamente dedicata a supportare le OS nella terza dimensione. Il Reparto è stato costituito nel novembre del 2002 al fine di soddisfare l’esigenza di armonizzare la formazione e le procedure d’impiego degli equipaggi di volo con quelle delle FS, garantendo una stretta integrazione in operazioni. A tale scopo, assoluto rilievo assume l’iter di selezione e di addestramento del personale “aspirante” REOS (piloti, specialisti, mitraglieri e Addetti al Traffico Operativo) che, dopo un iniziale periodo di transizione<sup>8</sup>, dal 2007 consta di due fasi così articolate:

- fase basilca: comune per tutto il personale del bacino FS/FOS, della durata di 27 settimane, da svolgersi presso il Reparto Addestramento per le Forze Speciali (RAFOS) in Livorno, che consente di acquisire la qualifica di Operatore Basico per le OS (OBOS);
- fase di specializzazione: di durata differenziata, da svolgersi presso il REOS, volta a far acquisire una preparazione tecnica specifica; essa è, pertanto, incentrata sulle attività peculiari quali il volo in ambiente polveroso, le tecniche particolari d’inserzione/estrazione<sup>9</sup>, la sopravvivenza in climi artici, desertici e in mare.

Impiegato per la prima volta nel 2003 nella missione Antica Babilonia in Iraq, dal 2007 fornisce un equipaggio di volo orientato a operare con la *Task Force 45* in Afghanistan. Contribuisce, inoltre, ai Piani di Contingenza Nazionali, nel marzo del 2012, ha acquisito la IOC e lo scorso ottobre la FOC per la costituzione di un JSOATG nazionale su *framework* Esercito. Tale ultimo passaggio ne ha certificato la possibilità di gestire, quale *Task Group* autonomo, tutti gli assetti aerei interforze e multinazionali che concorrono al supporto di volo alle OS nell’ambito del JSOCC.

Alcune delle criticità che caratterizzano il 26° REOS sono:

- dipendenza funzionale dal 1° Reggimento AVES “Antares”, reparto questo “convenzionale”, il che comporta un necessario bilanciamento delle risorse dedicate alle OS e quelle indirizzate alle missioni di volo ordinarie;
- vetustà delle linee volo CH-47C e AB-412.

<sup>8</sup> Alla costituzione del REOS e fino al 2006, il personale il cui profilo professionale era ritenuto idoneo a soddisfare le capacità richieste al Reparto, ha effettuato corsi della durata di dieci settimane con istruttori del 9° Reggimento Incursori “Col Moschin”; le principali attività svolte erano: tecniche di evasione e fuga in ambiente non permissivo, sopravvivenza, ardimento, tiro, resistenza agli interrogatori.

<sup>9</sup> Le c.d. F.R.I.E.S (*Fast-rope Insertion and Extraction System*), il rilascio/recupero battelli, recupero mediante il verricello, la biscagliina e il gancio baricentrico.

<sup>10</sup> Già iniziato con l’introduzione in servizio dell’NH-90 che si completerà con l’introduzione in servizio del CH-47F e, in futuro, con la auspicabile acquisizione della capacità *Extended Range* su CH-47.





Elicottero da trasporto tattico NH-90 (@Esercito.it)

Al fine di mitigare dette criticità è in corso un programma di ammodernamento delle linee di volo<sup>10</sup> e di riconfigurazione del 26° REOS quale 3° Reggimento Aldebaran posto alle dipendenze del neo-costituito Comando per le Forze Speciali dell'Esercito (COMFOSE).

In sintesi, la riconosciuta peculiarità del Reparto ha consentito di sviluppare procedure innovative, in virtù dell'altissimo grado d'integrazione degli equipaggi di volo con le unità FS dell'Esercito e delle elevate prestazioni proprie del CH-47; tra le più rilevanti, corroborate dall'effettivo impiego nei Teatri Operativi, spiccano:

- il *Forward Arming and Refueling Point* (FARP) elitrasmportato su CH-47<sup>11</sup>;
- l'*hard arrest*: tecnica finalizzata a bloccare vetture in movimento tramite un eliassalto effettuato da 24 operatori FS trasportati da un CH-47;
- il trasporto di Veicoli d'Assalto Veloci (VAV)<sup>12</sup>, sempre mediante CH-47.

Infine, la componente di volo del REOS può essere integrata con elicotteri da Esplorazione e Scorta A-129 "MANGUSTA": il pacchetto di volo così costituito è, pertanto, caratterizzato da elevate capacità di trasporto e di auto protezione.

<sup>11</sup> Consiste nel trasporto tre serbatoi di carburante da 1700 litri nel vano di carico di un CH-47 (denominato *fat-cow*); ciò al fine di effettuare il rifornimento di altri assetti di volo estendendo così il *range* di altri assetti durante un'operazione complessa.

<sup>12</sup> Veicoli tipo *Land Rover Defender* modificati per consentire l'installazione di una mitragliatrice cal.7,62.



Elicottero da esplorazione e scorta A 129 EES

## b. Marina Militare

La componente aerea della Marina Militare comprende tre Gruppi di volo elicotteri specializzati nel supporto alle FS e alle forze da sbarco<sup>13</sup>. In particolare, il 1° Gruppo Elicotteri “Eliassalto” con sede in Luni, per vicinanza geografica e in virtù dei moderni mezzi a disposizione, opera in stretta simbiosi con il Gruppo Operativo Incursori (GOI) della Marina e rappresenta lo strumento principale per la proiezione delle capacità delle FS dal mare. A tali unità si aggiunge il Reparto Eliassalto (REA), costituito lo scorso ottobre presso la stessa base di Luni: su esso sono confluite le responsabilità inerenti “l’addestramento avanzato, l’impiego operativo, la standardizzazione, il controllo e la valutazione dei Reparti Eliassalto dei Gruppi di Volo della Forza Armata e la definizione, l’aggiornamento e la verifica degli equipaggiamenti in dotazione”. Il REA, pertanto, si pone quale referente unico della Marina per il coordinamento, l’organizzazione e la conduzione delle attività di supporto aereo alle FS e alle Forze da Sbarco; esso garantisce che gli equipaggi di volo Eliassalto dei tre gruppi di volo che attualmente supportano le FS, siano in possesso dei previsti standard qualitativi e che operino con cadenza periodica con i Reparti FS. Inoltre, il REA fornisce il *core staff* per la costituzione di un *JSOATG Maritime*, assetto che impiega le risorse di C2, tecniche e logistiche rese disponibili da Unità Navali in supporto alle FS.

<sup>13</sup> Si tratta del 1° Gruppo Elicotteri dotato di EH-101, il 5° Gruppo Elicotteri con AB-212, entrambe di stanza a Luni-Sarzana e il 4° Gruppo, dotato di SH-3D e AB 212, di stanza a Grottaglie.

La Marina Militare, pertanto, dispone di straordinarie capacità di proiezione e di C2, garantite dalle piattaforme navali, che consentono di operare in tempi rapidi a grandi distanze dalla Madre Patria; su di esse si innesta l'attenzione data all'addestramento e alla standardizzazione degli equipaggi orientati al supporto alle OS.

### c. Aeronautica Militare

Le capacità specialistiche dell'Aeronautica Militare sono espresse, principalmente, dalla 1<sup>a</sup> Brigata Aerea Operazioni Speciali che ha alle proprie dipendenze:

- il 9° Stormo di Grazzanise;
- il 16° Stormo "Protezione delle Forze", con sede a Martina Franca;
- il 17° Stormo Incursori, con sede a Furbara;
- il Centro Cinofili Aeronautica Militare, con sede a Grosseto.

Il 9° Stormo, in particolare, è il reparto dell'Aeronautica Militare deputato al supporto aereo a favore delle OS. Esso, infatti, può costituire l'unità "framework" per la creazione di un JSOATG a guida nazionale; l'acquisizione di tale capacità è frutto di un intenso lavoro di specializzazione che ha portato la stessa Forza Armata a conseguire l'*Initial Operational Capability* (IOC) nel giugno del 2010 e la *Final Operational Capability* (FOC) nel dicembre del 2011. All'interno del quadro di C2 offerto dal JSOATG si innestano altre capacità altamente specializzate dell'Aeronautica Militare che, pur non dipendendo direttamente dalla 1<sup>a</sup> Brigata, possono fornire un contributo fondamentale a favore delle OS. In particolare, la 46<sup>a</sup> Brigata Aerea di Pisa ha sviluppato dei Procedimenti Tecnico Tattici attagliati alle esigenze del comparto FS, tra i quali spiccano:

- aviolanci HALO (*High Altitude-Low Opening*) e HAHO (*High Altitude-High Opening*)<sup>14</sup>;
- aviorifornimenti con sistema JPADS (*Joint Precision Airdrop System*)<sup>15</sup>;
- rifornimento velivoli con tecnica ALARP (*Air Landed Aircraft Refuelling Point*)<sup>16</sup>.

Infine, ulteriori capacità, utili alla condotta di operazioni speciali ancorché espresse da unità "convenzionali", sono fornite dagli assetti ala rotante del 15° Stormo nonché dai velivoli AMX e dagli UAV "Predator" del 32° Stormo. L'Aeronautica Militare, pertanto, integra capacità uniche di proiezione delle forze e supporto ravvicinato<sup>17</sup> con una collaudata componente di C2 che consente di poter costituire un JSOAG con i relativi supporti.

<sup>14</sup> Lanci effettuati da altitudini comprese tra i 15.000ft-35.000ft (4.600m-11.000m).

<sup>15</sup> Sistema che consente l'effettuazione di lanci di precisione di carichi, mediante paracadute ad ala orientabili nella discesa tramite piattaforme GPS; permette rifornimenti con una dispersione di alcune decine di metri.

<sup>16</sup> Procedura di rifornimento effettuato tra velivoli al suolo; garantisce l'estensione del range dei vettori impiegati in un'Operazione Speciale.

<sup>17</sup> Il programma Elicottero Medio Aeronautica Militare (EMAM) fornirà un ulteriore significativo impulso alla capacità di supporto della componente fornita dall'AM.



#### d. Considerazioni

Gli sforzi condotti dalle singole Forze Armate, pertanto, hanno seguito delle traiettorie indipendenti, privilegiando le singole peculiarità e le di-

stinte *vision* relative al supporto di volo alle OS; ciò ha portato alla creazione di capacità specifiche di assoluto rilievo che, comunque, appaiono tra di loro complementari e orientate al mantenimento di una certa autonomia operativa; tuttavia, si può affermare che nessuna componente può essere considerata realmente autosufficiente nell'ambito di una operazione complessa che preveda, ad esempio, lo schieramento di più JSOTG (Figura 2).

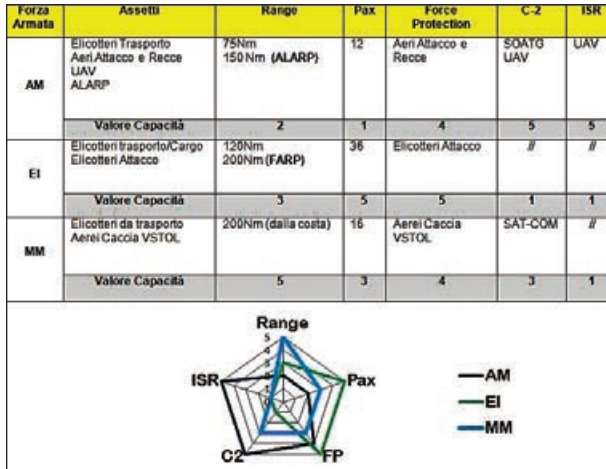


Figura 2: **Complementarietà Capacitiva:** prendendo in considerazione i pacchetti *single-service* tipici (la cui reale configurazione dipende comunque dalla disponibilità di velivoli e dai *task* assegnati) si sono considerate le cinque principali dimensioni capacitive (*Range*, *Passengeri*, *Force Protection*, *C2*, *ISR*) attribuendo empiricamente alle stesse dei valori quantitativi di *performance* (1-5). Le eccellenze esprimibili e le criticità sono tra loro complementari.

#### L'INTEGRAZIONE INTERFORZE

Il Capo di Stato Maggiore della Difesa, nel 2006, aveva individuato quale “obiettivo capacitivo nazionale” quello di rendere disponibile, all’esigenza, un JSOTG, in vista degli impegni operativi assunti dall’Italia per gli anni successivi<sup>18</sup>.

L’esercitazione denominata “Notte Scura 2007” ha rappresentato il primo evento in cui si è costituito un JSOTG, la cui guida è stata affidata all’Aeronautica Militare; a esso hanno contribuito Esercito e Marina Militare con assetti di volo e personale specializzato inserito all’interno della struttura di Comando. Si è trattato del primo esperimento finalizzato a fornire un supporto di volo interforze alle OS, il cui scopo finale era quello di contribuire alla validazione del COFS. Tuttavia, in tale occasione, le missioni di volo sono state prevalentemente condotte da formazioni omogenee (*single service*): si sono così evidenziati i limiti insiti nella mancata integrazione degli equi-

<sup>18</sup> L’Italia aveva assunto l’impegno di fornire il *framework* del JSOCC per la NATO *Response Force* (NRF) 11 e 12 (luglio 2008-giugno 2009).

paggi e nei differenti approcci di Forza Armata in termini di pianificazione e condotta delle missioni di volo.

Solo a partire dall'anno 2009, a seguito dell'esperienza maturata nell'ambito delle esercitazioni degli anni precedenti, il COFS ha spinto verso la standardizzazione e l'integrazione dell'impiego delle capacità e delle risorse di volo assegnate alle OS. Pertanto, in vista della creazione di capacità realmente integrate che confluissero nel JSOATG a guida nazionale, si è deciso di dare vita a episodi addestrativi interforze, con cadenza quadrimestrale, denominati *Force Integration Training* (FIT). In tali appuntamenti, di durata settimanale, equipaggi delle tre Forze Armate effettuano attività addestrativa a carattere

esclusivamente interforze; attraverso il coinvolgimento di aliquote di operatori per le FS, vengono messe a confronto e integrate le differenti esperienze operative e tecniche di impiego. In tale contesto è stato elaborato il manuale *Helicopter Joint Tactical Formation* (HJTF) che oggi rappresenta una guida condivisa da tutti i Reparti nell'impiego interforze di elicotteri in supporto alle OS. Il documento standardizza le procedure fondamentali per la pianificazione e la condotta di voli in formazione tattica in operazioni/esercitazioni a carattere interforze; garantisce, inoltre, la possibilità di operare in piena sinergia all'interno di formazioni di volo "dissimilari"<sup>19</sup>. L'integrazione interforze promossa dai FIT ha permesso di raggiungere e, se possibile, superare, l'"obiettivo capacitivo" individuato nel 2006. Infatti, nonostante i limiti finanziari che incidono sui bilanci della difesa, le Forze Armate hanno mostrato un interesse crescente verso questa attività, in termini di equipaggi e aeromobili resi disponibili; così, anche sulla scorta di tale attenzione, l'Aeronautica Militare ha conseguito la FOC per la costituzione di un JSOATG nel 2011 e lo scorso ottobre la stessa capacità è stata conseguita dall'Esercito. Si può, pertanto, affermare che, dalla sua costituzione, il COFS è stato il vero promotore dell'interoperabilità del comparto FS, ivi compreso il supporto di volo alle OS. Il costante addestramento ha permesso la costituzione di una "comunità" interforze di piloti e specialisti il cui valore aggiunto può essere individuato nella profonda consapevolezza delle capacità e dei limiti reciproci nonché nell'applicazione di procedure comuni condivise e ampiamente



Elicottero CH 47 in uso per operazioni speciali

<sup>19</sup> Condotte da elicotteri di diverse tipologie.

testate in addestramento; detto personale si inserisce all'interno di una struttura di C2 particolarmente complessa, quale il JSOATG, deputata a garantire l'aderenza del supporto di volo alle reali esigenze degli operatori delle FS.

## CONCLUSIONI

Da quanto emerso nel corso della trattazione appare evidente che la metamorfosi dei contesti d'impiego e la necessità di bilanciare le capacità operative con le risorse disponibili impone lo sviluppo di uno Strumento Militare di dimensioni più ridotte rispetto al passato, pur tuttavia rispondenti a criteri di elevata qualità; questo strumento deve necessariamente possedere una capacità di adattamento alla complessità dei nuovi scenari operativi. In tale contesto si colloca il processo d'integrazione del comparto FS che, per quanto fin qui esposto, è inevitabilmente vincolato a una logica interforze; a tale logica deve, altresì, rispondere la componente aerea di supporto alle OS, la quale costituisce l'elemento fondamentale per garantire la proiettabilità delle FS. Essa, infatti, consente l'ampliamento dei limiti fisici e capacitivi dell'arena d'intervento nazionale e rappresenta un valore aggiunto in chiave strategica. Inoltre, l'elemento che maggiormente caratterizza gli equipaggi di volo orientati al supporto delle OS è la capacità di affrontare i problemi operativi in modo innovativo, servendosi in modo "non convenzionale" degli strumenti tecnologici a disposizione attraverso una struttura di C2 altamente specializzata, quale il JSOATG. Infatti, le OS sono normalmente condotte in ambienti ostili, scenari incerti dal punto di vista politico e operativo, con mezzi che, nella maggior parte dei casi, non differiscono da quelli in uso alle forze aeree convenzionali. È, pertanto, richiesta la capacità di operare secondo procedimenti d'impiego "speciali", frutto di una *forma mentis* "speciale". Infine, come si è detto, le capacità specifiche sviluppate in seno a ogni Forza Armata sono tra di loro complementari: da ciò consegue che, sebbene queste abbiano costruito degli ambiti di eccellenza, nessuna di esse può considerarsi autonoma dal punto di vista capacitivo.

In conclusione, si può affermare che, come dimostrato in occasione degli eventi addestrativi interforze descritti, la sinergia tra le componenti di volo delle tre Forze Armate può costituire un moltiplicatore delle capacità esprimibili secondo una logica *single service*; infatti, l'integrazione e l'interoperabilità, edificate attraverso la costante interfaccia tra gli equipaggi in tempo di pace e l'aderenza alle esigenze specifiche delle FS, consentono un incremento esponenziale della capacità di proiezione del Paese (Figura 3). Pertanto, lo sviluppo di una componente interforze permanentemente dedicata al supporto alle OS potrebbe apparire un'opzione auspicabile in un'ottica settoriale, che consideri il solo comparto FS.

Tuttavia, stringenti vincoli di risorse impongono l'adozione di uno Strumento Militare bilanciato che privilegi piattaforme uniche per esprimere capacità multiple, sia convenzionali, sia speciali evitando, così, inutili duplicazioni. Per questo motivo, laddove non è possibile il mantenimento di Reparti di vo-

lo con forte vocazione interforze e permanentemente dedicati al supporto alle OS, risulta quanto mai necessaria una maggiore attenzione verso la creazione di patrimoni condivisi di capacità e conoscenze.

Si ritiene, allora, essenziale che le Forze Armate valorizzino l'addestramento interforze quale vero catalizzatore d'interoperabilità.

La creazione di un set di regole standard e procedure "speciali" condivise in addestramento con le FS, incentrate sul manuale HJTf, rappresenta la soglia minima a partire dalla quale è possibile operare nell'intero spettro delle attività e dei compiti assegnati alla componente aerea di supporto alle OS. Nella prospettiva di un crescente peso delle OS, questa appare l'unica soluzione che possa consentire il definitivo passaggio dal paradigma dell'autosufficienza a quello dell'interoperabilità.

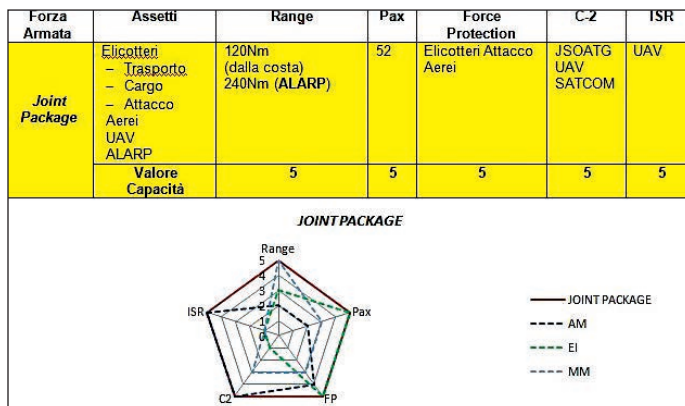


Figura 3: **Capacità di un pacchetto joint:** Un pacchetto interforze e integrato (*joint package*) consente di incrementare le capacità esprimibili dall'intera componente aerea di supporto alle OS.

## BIBLIOGRAFIA

### Documenti Nato

- *Strategic Concept for the Defence and Security of the Members of the North Atlantic Treaty Organization – Active Engagement, Modern Defence*, Lisbona, 19-20 novembre 2010.
- MC 437/2 *Military Special Operations Policy*, april 2011.
- APP-6, *Military Symbols for Land Based Systems*, may 2011.
- NSOHQ, *Guidelines for NATO SOF Helicopter Operations*, November 2011.
- NSOHQ, *Special Air Warfare Manual*, march 2012.

### Pubblicazioni Italiane

- Ministero della Difesa, *Nuove Forze per un Nuovo Secolo 2001*, Roma, 12 aprile 2001.
- Ministero della Difesa, *Libro Bianco della Difesa 2002*, Roma, 20 dicembre 2001.
- SMD, *Il Concetto Strategico del Capo di Stato Maggiore della Difesa*, ed. 2004.

### Articoli

- R. Vannacci, *Il valore aggiunto delle Forze Speciali*, Rassegna Esercito, 2/2005.
- G. Montalto, *L'integrazione tra le Forze Speciali*, Rassegna Esercito, 1/2008.
- P. Batacchi, *Rapporto sul 17° Stormo*, CESI, aprile 2010.