

AERONAUTICA & DIFESA VISITA IL 1° ROC NEL MONTE VENDA

# A PROVA DI BOMBA

**LA POLITICA DI MAGGIORE APERTURA DA PARTE DELLE FORZE ARMATE HA PERMESSO L'ACCESSO AD UNO DEI COMANDI PIÙ GELOSAMENTE PROTETTI NELLE VISCERE DEI COLLI EUGANEI**

In genere i "reportage" giornalisti ci appuntano la loro attenzione sui reparti di volo, con preferenza a quelli da combattimento, in quanto hanno la loro stessa ragion d'essere in aeroplani ad elevate prestazioni, cioè quelli di maggior "presa" sul pubblico. Vi sono, però, altri organismi vitali per l'attività dell'Aeronautica Militare e non meno interessanti, anche perché fino a non molto tempo fa (cioè fino a quando esisteva la Guerra Fredda) non era facile avere informazioni precise su di essi.

Uno di questi reparti, meno noti ma essenziali, è sicuramente il 1° ROC (Regional Operation Center) di Padova, al comando del gen. B.A. Carmine Pollice. Unitamente al ten. col. Piergiorgio Manzan, ci ha accompagnato durante la preparazione di questo servizio, il gen. Marcello Mainini, comandante uscente.

Il ROC (per cui il mantenimento della definizione NATO in inglese ha contribuito alla riservatezza con cui si è circondato per anni) ha sede ad Abano Terme per ciò che riguarda il comando e le installazioni logistiche, mentre la parte operativa è "sul" e "nel" Monte Venda dove si

trovano le apparecchiature dette C3 (di comando, controllo e comunicazione).

Delle installazioni di Abano non c'è molto da dire, in quanto la loro architettura non è dissimile da quella tipica delle basi dell'Aeronautica Militare, anche se mancano le piste e la torre di controllo. Non mancano, invece, i "gate guardian", impersonati da un MB.326 e da un AB-47J.

Dal comando di Abano al centro di Monte Venda vi è un percorso di circa 20 minuti d'auto, in gran parte tra il verde dei Colli Euganei.

Dopo il superamento della "barriera", gestita dalla VAM (Vigilanza Aeronautica Militare, i cui avieri sono addestrati al ruolo di polizia mili-

tare e protezione delle installazioni) si percorrono ancora alcune centinaia di metri prima di giungere all'imboccatura mimetizzata della lunga galleria che porta all'AOC (Air Operation Center).

#### L'organizzazione generale

Il 1° ROC è stato costituito il 1° ottobre 1962 e nel novembre 1965 ha raggiunto la piena operatività, assumendo il controllo delle operazioni nell'ambito della I Regione Aerea. Può essere considerato un po' l'e-

quivalente italiano del complesso del Norad nella Cheyenne Mountain (Colorado, USA) e la sua sede protetta è realizzata all'interno di una galleria che si sviluppa per 1.046 metri, sotto una copertura rocciosa il cui spessore varia tra 20 e 70 metri.

L'AOC dispone di 150 postazioni operative, capaci di operare senza interruzione nell'intero arco della giornata "per integrare le operazio-

ni aeree delle forze per la difesa, delle forze offensive e di quelle destinate al supporto aeroterrestre e navale nella propria area di responsabilità". Poiché il linguaggio militare non è troppo diverso dal "burocratese", cioè rimane, fondamentalmente, una lingua per addetti ai lavori, possiamo dire che il ROC equivale ad una torre di controllo che coordina e dirige tutti i movimenti di aeromobili militari nell'ambito dello spazio aereo della sua giurisdizione.

In tempo di pace, il 1° ROC dipende dal comandante della I Regione





sta organico che da quello operativo da comandi dell'Esercito e della Marina. Nel corso del 1992, l'ultimo anno per il quale si hanno i dati definitivi, il JASC ha pianificato e condotto 410 missioni a favore dell'Esercito e 453 in appoggio alla Marina Militare.

#### Le operazioni delle forze difensive

Il contraltare dell'OOC nell'ambito della Difesa Aerea — termine che comprende tutte le operazioni contro le forze aeree ostili ed a difesa dello spazio aereo nazionale — è il SOC (Sector Operation Center). Il 1° SOC (cioè il SOC del 1° ROC) opera in collaborazione con gli analoghi enti della NATO confinanti per giurisdizione: quello di Berthing a Nord, quello di Lionne ad Ovest e quello di Martina Franca a Sud. Il suo compito è assi-

**A sinistra, la lunga galleria d'accesso al 1° ROC, che scende nelle viscere del Monte Venda, sotto una delle sale operative. A destra, un elicottero da soccorso HH-3F durante un recupero con il verricello.**

Aerea per l'impiego delle forze aeree offensive (cioè i reparti che l'Aeronautica Militare accomuna nella definizione di "caccia-bombardieri") dislocate sul suo territorio, e dal comandante della 5<sup>a</sup> Allied Tactical Air Force della NATO per l'impiego delle forze della Difesa Aerea (cioè i missili terra-aria ed i caccia intercettori) poste a disposizione dell'Alleanza già dal tempo di pace. In determinati casi (allarme, esercitazioni ecc.) i gruppi volo offensivi passano sotto il "controllo operativo dei comandi NATO": attualmente, ad esempio, il ROC è sotto comando NATO per quanto concerne l'operazione "Deny Flight", relativa alle operazioni sulla ex-Jugoslavia.

#### La gestione delle forze offensive

In caso di emergenza (reale o simulata a scopo addestrativo) viene attivato l'OOC (Offensive Operation Center), tramite il quale il comandante del ROC esercita il controllo tattico su tutti i gruppi di volo da attacco presenti nell'area di sua responsabilità. Tramite il nucleo pianificazione programma le missioni previste dai comandi superiori, adeguandole all'evoluzione della situazione tattica.

L'Aviazione Offensiva a disposizione dell'OOC del 1° ROC è rappresentata dai Gruppi di volo su "Tornado" ed AMX e dal 313° Gruppo "Frece Tricolori" su MB.339.

La gestione delle operazioni a beneficio delle forze terrestri e di quelle navali è devoluta al JASC (Joint Air Support Center) che, a sua volta, si articola su tre sezioni: COS (Combat Operation Section), AGOS (Air-to-Ground Operation Section) e NOS (Naval Operation Section). La sezione aerea è interamente inserita nel ROC, mentre quella terrestre e quella navale dipendono sia dal punto di vi-



curare l'invulnerabilità dello spazio aereo nazionale sia in tempo di pace che in emergenza. Mentre scriviamo il 1° SOC è in corso di trasferimento a Poggio Renatico (Ferrara), pur rimanendo sotto il controllo di Monte Venda.

Per raggiungere questo scopo, il 1° SOC si avvale dei GRAM (Gruppi Radar Aeronautica Militare), degli aerei E-3 AWACS della NATO, di quattro gruppi di caccia intercettori (9°, 21°, 22° e 23°) su F-104S/ASA-2, dei

due enti: il Centro di Controllo Aerotattico o ATCC/AM, a Monte Venda, ed il Servizio di Coordinamento e Controllo (SCC/AM), con sedi ad Abano Terme ed a Milano. L'ATCC/AM, in pratica, fa ciò che fanno i controllori del traffico aereo civili per i movimenti dell'aviazione generale e commerciale, arrivando a gestire oltre 20.000 ore di volo l'anno.

L'altro importante compito del ROC è il soccorso aereo (che in ambito NATO si usa chiamare SAR,

Negli ultimi anni l'RCC ha controllato in media circa 200 missioni SAR, con il salvataggio di altrettante persone, ha effettuato un analogo numero di trasporti di ammalati e di organi per trapianti e circa 250 missioni antincendio.

Il 1994, oltre alla consueta media di interventi a favore della popolazione civile e di lotta agli incendi boschivi, ha visto anche l'emergenza causata dall'alluvione verificatasi a partire dal 5 novembre su Piemonte e Liguria e in seguito estesa lungo tutto il bacino del Po. L'attività di coordinamento ha riguardato, al 31 ottobre, 396 missioni di soccorso più 202 connesse con l'alluvione; gli aeromobili coinvolti hanno trasportato, globalmente, 2.945 passeggeri, volando per oltre 1.387 ore (2.044 contando anche l'attività antincendio).

Le richieste di interventi contro il fuoco sono state 88 ed hanno originato 236 missioni con 583 sortite e 3.762 lanci d'acqua per complessive 657 ore di volo.

Nei primi dieci mesi dell'anno gli interventi sono stati così suddivisi: 149 soccorsi in montagna con trasporto di traumatizzati, 67 trasporti da ospedale a ospedale, 46 trasporti di medici, medicinali ed organi da trapiantare, 42 ricerche di dispersi in montagna, 50 operazioni di soccorso ad aeromobili e 25 ad imbarcazioni.

Per la sola alluvione in Piemonte (oltre a quanto già visto in precedenza) sono stati mobilitati 25 aeromobili delle Forze Armate e 17 di altre amministrazioni; gli elicotteri hanno svolto 217 recuperi con verricello da abitazioni private, mentre complessivamente sono stati trasportati viveri ed altri materiali per 119 tonnellate. Da segnalare anche lo svolgimento di sei missioni di ricognizione fotografica.

#### Centro Meteo Regionale

Dal 1° ROC dipende anche il Centro Meteorologico Regionale di Milano-Linate. Questo centro fornisce le previsioni meteorologiche a tutte le ben note utenze: radio, televisione e stampa, oltre che, naturalmente, per le esigenze proprie dell'Aeronautica e delle altre Forze Armate, in collaborazione con l'analogo servizio del IV Corpo d'Armata dell'Esercito Italiano.

#### Come opera il ROC

*Aeronautica & Difesa* è stata la prima organizzazione civile ad essere invitata a visitare il ROC, questa "war room" italiana che, dal suo centro nevralgico a prova di esplosione atomica gestisce — attraverso tutti i "sotto-centri" che abbiamo elencato — per 24 ore su 24 tutte le operazioni di aerei militari nell'ambito del suo spazio aereo o in partenza dalle basi inserite nella sua giurisdizione.

Originariamente i ROC erano tre ma il continuo processo di ristrutturazione dell'Aeronautica Militare ha portato alla chiusura del 2° ROC il 1°



superstiti Gruppi IT (Intercettori Teleguidati) sui missili SAM "Improved Nike" e delle batterie "Spada" per la difesa missilistica delle basi aeree.

Oltre a questi sistemi d'arma, in gestione all'Aeronautica Militare, ve ne sono altri due che fanno capo ai reparti di artiglieria dell'Esercito Italiano con i missili "Hawk" ed i sistemi Shorad (Short Range Air Defense).

Il SOC si avvale anche di un nucleo di specialisti dell'Armée de l'Air Francese e della Marina Militare.

#### Traffico aereo e SAR

Le funzioni di controllo aerotattico del 1° ROC si esercitano attraverso

Search And Rescue, ricerca e soccorso), gestito dall'RCC (Rescue Coordination Center). All'RCC spetta la gestione delle operazioni di soccorso, agli equipaggi di aeromobili militari incidentati, partecipando anche alle operazioni SAR in caso di incidenti a mezzi civili. All'RCC è devoluto, inoltre, il soccorso sanitario ed il trasporto di organi per trapianti, utilizzando anche aerei ed elicotteri di altre amministrazioni dello Stato. Infine, questo centro estende le sue funzioni ai mezzi aerei che l'amministrazione della Difesa mette a disposizione di quella per la Protezione Civile, con compiti di lotta agli incendi boschivi.



del ROC e, in particolare, al 1° SOC abbiamo chiesto di approfondire alcuni aspetti. Abbiamo appreso che esso controlla i GRAM di Concordia Sagittaria, presso Venezia (con nominativo "Pedro"), Poggio Renatico, Ferrara ("Pioppo"), Poggio Ballone, Grosseto ("Quercia") e Potenza Picena, Macerata ("Bracco"); nella giurisdizione vi è anche "Trota", il 15° GRAM di Andora-Capo Mele (Savona) che, però, è un CRP (Centro Ripporto Posizione) il che significa che non svolge il ruolo di guida-caccia.

Mediamente, in un anno, il 1° SOC ordina da 25 a 30 "scramble" (decolli rapidi su allarme) ai reparti di intercettori; il più delle volte l'intervento è richiesto per l'identificazione di un aeromobile che non risponde ai normali sistemi di comunicazione ed identificazione.

Come era intuibile, la grande attività aerea connessa con la "Deny Flight" ha provocato un sovraccarico di lavoro ed è stato necessario aumentare il numero degli operatori; normalmente al SOC ve ne sono sette-otto più un capo-controllo più il personale della delegazione francese.

Inevitabili anche le domande sull'efficienza dei principali mezzi di difesa aerea, cioè gli F-104S ed i missili "Nike", anche se è ovvio che non si possano chiedere giudizi politici al personale. Ci è stato detto che il servi-

aprile 1976, con la redistribuzione dei compiti e dei reparti tra il 1° ed il 3°. Attualmente l'area di competenza del 1° ROC si estende verso Sud grosso modo fino ad Ancona. Il Modello di Difesa Previsti prevede l'abolizione delle Regioni Aeree ma non ci pare che sia stato stabilito se anche i ROC debbano passare da due ad uno. I "dietrologhi" potranno dire che il fatto che l'Aeronautica Militare abbia acceduto a far visitare il ROC di Monte Venda può essere interpretato come la conferma che esso è il centro operativo più importante ed è destinato a sopravvivere alle ristrutturazioni. Altri dietrologhi, invece, preferiranno pensare che l'Aeronautica Militare abbia voluto illustrare la grande validità operativa ed i meriti professionali del comando di Abano Terme nell'ambito di una campagna contro la sua abolizione. I mesi futuri ci diranno quale sia l'ipotesi giusta (ammesso che, effettivamente, anche un secondo ROC debba essere soppresso).

Più in generale, si può dire che il ROC di Monte Venda sia la conferma di come l'Aeronautica Militare viva, quasi da sempre, in una dimensione tecnologica molto avanzata e sofisticata. Gli apparati a disposizione del Centro sono il massimo in fatto di tecnologia delle telecomunicazioni. Gli specialisti alle "consolle" impiegano, intensamente e continuamente, una

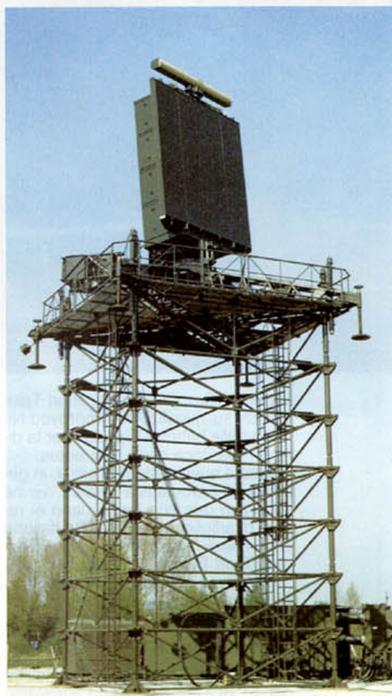
miriade di collegamenti radio, telefonici e telegrafici, sia in ambito nazionale che internazionale. L'impianto più avanzato in uso è l'ACCAM (Automazione dei Centri di Comunicazione dell'Aeronautica Militare) che opera mediante fibre ottiche in tempo reale.

La visita a Monte Venda è una conferma di un ulteriore aspetto dell'alta professionalità dello strumento militare italiano, conferma che è inscindibile da una considerazione amara. Infatti, è impossibile mantenere in costante aggiornamento ed efficienza uno strumento militare come quello italiano con meno di 30.000 miliardi l'anno, soprattutto considerando che una parte non trascurabile viene spesa per l'Arma dei Carabinieri (che, pur svolgendo prevalentemente compiti di polizia civile, dipende dal Ministero della Difesa e dal suo bilancio) e per il trattamento pensionistico che non è interamente a carico degli enti previdenziali.

Passando ad esaminare l'attività operativa quotidiana, abbiamo potuto intervistare (o sarebbe meglio dire "affliggere"?) con le nostre domande gli ufficiali addetti ai vari settori e le loro risposte ci hanno confermato il notevole allentamento del clima di riservatezza degli anni scorsi.

#### Parlano gli addetti

Le nostre domande si sono incentrate sugli aspetti operativi dell'attività



**Tutte le missioni vengono pianificate presso il Comando Operativo di Regione che, in caso di necessità, si avvale dell'apporto di ufficiali delle altre Forze Armate e della NATO. Al 1° ROC arrivano tutti i dati rilevati dai sensori radar sul territorio nazionale. L'Aeronautica Militare spera di poter presto sostituirli con i moderni RAT-31S (a fianco) prodotti dalla Alenia.**

zio di allarme è fornito da due "Starfighter" pronti al decollo entro cinque minuti e due con allerta di 30 minuti, per cui anche le magre file dei nostri gruppi volo non hanno difficoltà a garantire quest'impegno. Quanto ai "Nike", la loro efficienza è garantita fino ad oggi; per il futuro, il problema della sostituzione dovrà essere affrontato in qualche modo.

Passando ad un altro argomento interessante, il soccorso aereo, abbiamo appreso che il centro è attivo in continuazione ed è in contatto con gli analoghi enti stranieri; può essere chiamato direttamente da PROCIV (Protezione Civile), Esercito, Marina, Carabinieri, Polizia, Guardia di Finanza e Vigili del Fuoco e le singole unità della Protezione Civile non devono necessariamente passare dalla sala operativa di Roma. Abbiamo appreso anche che in seno all'RCC vi è un nucleo antincendi collegato con la Guardia Forestale ed incaricato esclusivamente degli interventi contro gli incendi boschivi mediante la sala AIB (Anti-Incendi Boschivi).

Al personale dell'ATCC/AM abbiamo chiesto di quanto sia aumentato il lavoro a seguito della "Deny Flight" e

la risposta ha indicato il 40%. Ci è stato spiegato che le missioni con navigazione ad alta quota vengono pianificate toccando le varie stazioni Tacan (Tactical Air Navigation) e quindi seguono rotte rettilinee obbligatorie. Per la bassa quota, invece, si è creata una serie di "percorsi obbligati"; infine, per i voli BBQ (bassissima quota) notturni si è posta ancora maggior cura nell'evitare aree pericolose e centri abitati.

Con il gen. Mainini, allora comandante, abbiamo parlato di un tema corrente: la vetustà degli F-104 e dei "Nike" e l'attesa dei "Tornado" F.3 e degli EF-2000. Addentrando maggiormente sugli aspetti tecnici e sull'ammodernamento dei sensori abbiamo chiesto cosa ci si doveva attendere dalla valutazione, da parte dell'Aeronautica Militare, dei radar tridimensionali Alenia RAT-31S e del sistema mobile MRCS-403 e se aveva avuto un seguito l'interessamento al sottosistema Soatcc (Sottosistema Avvistamento Tattico Comando e Controllo) del "Catrin" (già prescelto dall'Esercito) per l'avvistamento di aeromobili in volo a bassa e bassissima quota. Ci è stato risposto che con-

tinua la valutazione del radar mobile Alenia MRCS-403 e che, ovviamente, l'Aeronautica sarebbe interessata all'acquisizione di moderni radar tridimensionali come il RAT-31S (che, per inciso, persino industrie straniere concorrenti considerano come la miglior realizzazione disponibile sul mercato - Ndr) ed apparati adatti alla copertura delle quote più basse ma fino ad ora i problemi di bilancio non lasciano molte speranze.

L'impressione generale, quindi, è quella ricorrente dopo la visita ad un'importante infrastruttura militare italiana: la professionalità è alta, la capacità di adattarsi lo è altrettanto ed anche potenziali situazioni di "stress", come il considerevole aumento del traffico aereo militare connesso con le operazioni sulla ex-Jugoslavia, sono "digerite" piuttosto bene e con soddisfazione da parte degli alleati. L'ottimismo, invece, diventa più difficile quando si parla di aggiornamento tecnologico dei materiali, per il quale il ritorno è inesorabilmente lo stesso: "...tanto mancano i soldi".

**Frank Smith, Maurizio Torcoli e Diego Bigolin**