

OSSERVATORIO DI POLITICA INTERNAZIONALE

Impiego di velivoli “Global Hawk” presso la base militare di Sigonella

n. 74 – maggio 2013

Approfondimenti

A cura del CeSI (Centro Studi Internazionali)

Impiego di velivoli “Global Hawk” presso la base militare di Sigonella

di Francesco Tosato

a cura del Ce.S.I

(Centro Studi internazionali)

Maggio 2013

INDICE

Introduzione	3
La Base Aeronavale di Sigonella	4
Gli APR Global Hawk di stanza a Sigonella	8
L'Alliance Ground Surveillance	11
Autorizzazioni temporanee all'impiego di altri APR dalla Base di Sigonella	14
Caratteristiche tecniche degli APR impiegati nella base di Sigonella. Autorità nazionali competenti	16
Conclusione	18

Introduzione

La Base di Sigonella è una delle installazioni storiche che caratterizzano la presenza militare americana in Italia. Originariamente, alla fine degli Anni '50, fu istituita per decongestionare le infrastrutture di Malta della Marina Americana e divenne sede di un'unità equipaggiata con velivoli antisommergibili.

Nel corso degli anni, Sigonella è diventata il più importante polo logistico per le attività di supporto alla Sesta Flotta della Marina Militare Americana schierata nel Mediterraneo, ospitando depositi, un aeroporto, un ospedale e un numeroso contingente di genieri costruttori della Marina Americana noti con la denominazione di "Sea-Bees".

Nel 1980 l'installazione ha ricevuto, per la parte americana, la sua attuale denominazione di Naval Air Station – Stazione Aeronavale (NAS) Sigonella e, nel 1985, ha raggiunto la ribalta nazionale per quella che è stata ribattezzata dalla stampa "Crisi di Sigonella". Nella notte tra giovedì 10 e venerdì 11 ottobre Carabinieri e militari della Vigilanza Aeronautica Militare Italiana, su ordine del Governo italiano, si sono rifiutati di consegnare alle forze armate statunitensi un gruppo di terroristi palestinesi capeggiato da Abu Abbas (responsabile del sequestro della nave Achille Lauro e dell'uccisione del cittadino americano Leon Klinghoffer) e costretto ad atterrare a Sigonella dopo che l'aereo di linea su cui viaggiavano era stato lì dirottato da caccia della Marina Americana.

A seguito della fine della Guerra Fredda, e del conseguente mutamento delle esigenze operative, la parte americana di Sigonella ha perso la caratteristica di base dedicata esclusivamente al supporto di unità della Marina Americana, per trasformarsi in un'installazione destinata al più generale sostegno delle operazioni delle diverse forze armate statunitensi nel Mediterraneo.

In particolare, oggi il ruolo di Sigonella si sta ulteriormente trasformando nel contesto delle operazioni americane e NATO con gli Aeromobili a Pilotaggio Remoto (APR) Global Hawk stanziati permanentemente nella base e con la presenza di altri APR lì basati in virtù di autorizzazioni temporanee.

La Base Aeronavale di Sigonella

La Base Aeronavale di Sigonella è un'installazione di importanza strategica, grazie alla sua eccellente collocazione quasi al centro del Mar Mediterraneo, incastonata tra i comuni di Lentini, Belpasso e Motta Sant'Anastasia, tra le province di Siracusa e Catania. L'installazione è sede del 41° Stormo dell'Aeronautica Militare "Athos Ammannato" (equipaggiato con velivolo antisom Breguet Br-1150 Atlantic) e, dal 15 giugno 1959, è anche sede della Naval Air Station (NAS) Sigonella della Marina Militare Americana, che in passato aveva funzioni prettamente logistiche, mentre oggi si è trasformata in una realtà joint/combined¹ a servizio più generale di tutte le forze armate statunitensi.

La presenza permanente di forze USA a Sigonella va inserita nel quadro giuridico-normativo determinato da:

- art. 3 del Trattato Istitutivo della NATO (Patto Atlantico del 1949);
- il NATO SOFA (1951) che regola la presenza di personale NATO sul territorio di un altro Paese dell'Alleanza;
- il Promemoria di intesa relativo all'applicazione in Italia nei confronti delle Forze Armate degli Stati Uniti d'America della "Convenzione fra gli Stati partecipanti al Trattato del Nord Atlantico sullo status delle loro Forze" (NATO SOFA - 1951);
- l'Accordo Bilaterale sulle Infrastrutture (BIA) stipulato tra Italia e USA nel 1954;
- il Memorandum d'Intesa relativo alle installazioni concesse in uso alle Forze USA in Italia (c.d. Shell Agreement - 1995), che indica i principi generali e le procedure per l'uso e la restituzione delle installazioni/infrastrutture;
- il Technical Agreement (TA) specifico di Sigonella firmato il 6 Aprile 2006;

Tra i documenti citati, il più significativo è sicuramente il Technical Agreement (TA) siglato nel 2006 che, partendo da un quadro di principi generali, discendente direttamente dallo Shell Agreement, ha lo scopo di definire attribuzioni, compiti, responsabilità di Comando e procedure per l'applicazione di Accordi Internazionali

¹ Installazione che ospita reparti dipendenti da diverse Forze Armate americane. Nel caso specifico di Sigonella troviamo unità appartenenti a Marina, Aeronautica e Marines.

tra l'Italia e gli Stati Uniti riguardanti l'uso di installazioni/infrastrutture militari situate a Sigonella. Nel TA, all'annesso 1, è specificato che sono concesse in uso esclusivo alle forze armate USA le seguenti installazioni: la U.S. Naval Air Station Support Site (NAS 1), la Stazione TLC di Niscemi, il Poligono di Pachino, la U.S. Naval Air Station Airfield (NAS 2, all'interno della Base NATO di Sigonella). Sono invece individuate quali installazioni ad utilizzo congiunto: la Base NATO di Sigonella, il deposito munizioni della Base NATO di Sigonella (Spinasanta), la NATO Magazine Area (Fagotto) e la Mobile Mine Assembly Unit (MOMAU).



Figura 1 Mappa installazioni concesse in uso alle forze USA ripresa dal Technical Agreement

Nel paragrafo 6 del TA è specificato che l'installazione di Sigonella, comprensiva di ognuno dei siti sopra menzionati, è sotto comando italiano, rappresentato dal Comandante del 41° Stormo, che vi esercita la piena Sovranità Nazionale. Il comandante italiano, inoltre, secondo l'annesso 5 ha accesso a tutte le aree e le infrastrutture al fine di assolvere ai propri compiti e quale autorità garante della sovranità dello Stato italiano (previa sua autorizzazione, tale facoltà è concessa anche agli appartenenti all'Arma dei Carabinieri in servizio esecutivo di polizia militare). E' infine opportuno rilevare che il comandante italiano è anche responsabile della sicurezza all'interno dell'installazione e relativamente al suo perimetro.

Al paragrafo 5 del medesimo documento si chiarisce che l'uso principale delle infrastrutture menzionate, è concesso alle unità operative delle forze armate USA permanentemente assegnate, alle loro unità di supporto in tempo di pace e al personale associato.

L'esatta consistenza del personale americano dev'essere fornita al comandante italiano semestralmente (o ogni qualvolta venga fatta richiesta) e, secondo gli ultimi dati disponibili (aggiornati al 31 dicembre 2012), si compone attualmente di 2.034 tra militari e civili del Dipartimento della Difesa, a cui vanno aggiunti circa 300 impiegati civili e un numero di familiari stimabile attorno alle 1.200 unità. A questi numeri vanno aggiunti i dipendenti civili italiani impiegati dalle forze USA che si attestano a 927 unità.

Attualmente le unità statunitensi permanentemente basate a Sigonella comprendono:

- il Comando della Naval Air Station (NAS) che dipende operativamente dal Comandante di US Naval Forces Europe (USNAVEUR);
- un'unità aeronavale (Patrol Squadron Detachment) della Marina Militare Americana equipaggiata con velivoli tipo P-3 Orion per lo svolgimento di compiti di pattugliamento marittimo;
- distaccamenti relativi agli Aeromobili a Pilotaggio Remoto (APR) di tipo RQ-4B Global Hawk dell'Aeronautica Militare Americana, il cui rischieramento permanente è stato autorizzato nel settembre 2010 attraverso l'inserimento

dell'Allegato 5 all'annesso 12 al Technical Agreement e relativo alle operazioni da Sigonella con APR;

- la SP MAGTF 12 (Special Purpose Marine Air-Ground Task Force 12) dei Marines, unità specializzata nell'addestramento e supporto logistico destinata ad operare esclusivamente nell'ambito di tre missioni in territorio africano: African Union Mission in Somalia (AMISOM); African Contingency Operations Training and Assistance (ACOTA) e Trans-Sahara Counterterrorism Partnership (OEF-TS). L'autorizzazione allo schieramento di questa unità è stata ottenuta a livello politico nel 2011 e sarà conseguentemente recepita attraverso un'apposita variante del Technical Agreement in via di predisposizione.

Oltre alle unità precedentemente citate, nel prossimo futuro la Base di Sigonella diventerà la sede operativa anche dei 5 APR Global Hawk che verranno a breve acquisiti dalla NATO nel contesto del programma Alliance Ground Surveillance (Sorveglianza del Territorio Alleato) che vede la partecipazione di 15 Paesi membri dell'Alleanza tra cui l'Italia e di cui si darà ampia trattazione al Capitolo 3.



Figura 2 Veduta satellitare della NAS Sigonella

Gli APR Global Hawk di stanza a Sigonella

L'RQ-4B Global Hawk è un APR (Aeromobile a Pilotaggio Remoto) da osservazione e sorveglianza, destinato ad operare ad altissima quota e con lunga autonomia, prodotto dalla statunitense Northrop Grumman e in dotazione attualmente all'Aeronautica Militare americana in 37 esemplari secondo le ultime statistiche aggiornate alla fine del 2012. A Sigonella si stima che attualmente siano presenti 3 di questi velivoli.

Il velivolo, (attualmente è in produzione la versione definita Block 40) è costruito, per quanto riguarda la fusoliera, in alluminio e in materiali compositi ultraleggeri per le ali. Si caratterizza per una lunghezza di 14,5m, un'apertura alare di 39,9m, un'altezza di 4,7m e un peso massimo al decollo di 14.628 kg. Il motore è un turbofan Rolls-Royce F-137-RR (tipicamente utilizzato per business jets di impiego commerciale con il nome di RR-AE3007H) che consente al mezzo di portare un carico utile di 1.360 kg (rappresentato dai sensori di osservazione e dai sistemi di comunicazione) in un raggio d'azione massimo di 1.200 miglia nautiche², ad una velocità di crociera di 310 nodi, ad una quota operativa di 18.000 metri e con una persistenza sull'obiettivo di osservazione superiore alle 24 ore.



Figura 3 RQ-4B Global Hawk

² Un miglio nautico è uguale a 1.852 metri lineari.

Il Global Hawk è stato progettato per eseguire esclusivamente missioni di osservazione e non può essere armato. Si orienta grazie alla presenza di un sistema di navigazione inerziale³ accoppiato ad un ricevitore GPS; la trasmissione a terra delle immagini avviene direttamente via data link⁴ (se il sistema opera entro la linea d'orizzonte) o, più frequentemente, tramite data link satellitare (in banda di frequenza Ku o UHF) quando l'APR è fuori dalla portata visiva.

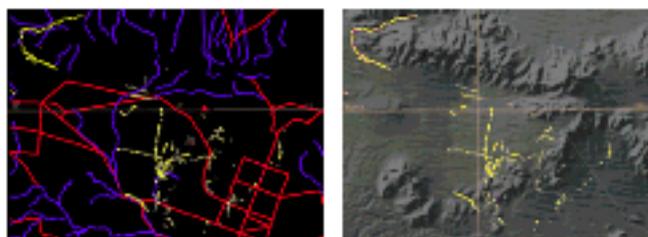
Questo tipo di APR in dotazione all'Aeronautica Militare americana viene controllato da terra attraverso due stazioni trasportabili chiamate Elemento di Controllo della Missione (Mission Control Element – MCE) e Elemento di Lancio e Recupero (Launch and Recovery Element – LRE). Attraverso il primo avviene il controllo operativo della missione, dunque in esso siede il pilota che controlla a distanza il velivolo. Inoltre, il MCE presenta anche la postazione per l'ufficiale predisposto all'interpretazione delle immagini raccolte ed inviate in tempo reale dal Global Hawk. Dunque è, sostanzialmente, il centro nevralgico di gestione delle attività del velivolo. L'LRE, invece, viene chiamato in causa nelle fasi di decollo e atterraggio, quando invia al velivolo dati di posizionamento più precisi per agevolare le manovre. È, in breve, il dispositivo che permette al Global Hawk di effettuare le manovre di rullaggio, decollo e atterraggio, potendo lavorare anche in autonomia rispetto al pilota. Entrambi i moduli sono altamente mobili e dispiegabili anche in luoghi geografici separati rispetto a quello di operazione del Global Hawk visto che poi il collegamento allo stesso avviene su base satellitare.

Il cuore del sistema di osservazione trasportato dal Global Hawk è rappresentato dal radar ad apertura sintetica (Synthetic Aperture Radar – SAR) per osservazione terrestre denominato MP-RTIP (Multi-Platform Radar Technology Insertion Program), realizzato dalla americana Raytheon, che abbina due funzioni complementari: da un lato, tramite l'Indicatore di Obiettivi in Movimento a Terra (Ground Moving Target Indicator - GMTI), monitora il movimento di veicoli nell'area di interesse, indipendentemente dalle condizioni atmosferiche, tracciandone rotta e caratteristiche di movimento; dall'altro, attraverso il sensore SAR, fornisce

³ Ausilio alla navigazione che utilizza un computer e dei sensori di moto per tracciare la posizione, l'orientamento e la velocità di un aeromobile senza riferimenti esterni.

⁴ Data link: set di componenti elettronici che garantiscono la trasmissione diretta di dati tra l'aeromobile e le stazioni a terra.

immagini radar con una risoluzione fino a 1,8m (a prescindere dalle condizioni meteorologiche e di luminosità) per obiettivi fissi in un'area specifica e in un determinato momento. L'insieme dei sensori è ulteriormente completato da rilevatori all'infrarosso, sensori elettro-ottici e sistemi di elaborazione e trasmissione delle immagini alle stazioni a terra.



GMTI detections overlaid different map backgrounds.

Figura 4 immagine del sensore GMTI raffigurante obiettivi in movimento



SAR images of different size and resolution.

Figura 5 immagini realizzate dal sensore SAR a differenti livelli di risoluzione

Questa suite elettronica rende il Global Hawk uno dei velivoli più avanzati per compiere missioni di osservazione e sorveglianza. Il grado di tecnologia contenuta nel velivolo lo pone ben al di sopra agli standard medi degli aerei attualmente in circolazione, siano essi a pilotaggio remoto o meno. E la circostanza che un tale dispositivo possa entrare in un programma NATO come quello denominato Alliance Ground Surveillance (di cui al prossimo capitolo) potrebbe avere delle ricadute interessanti circa lo sviluppo sia della dottrina sia delle capacità operative nell'ambito dell'Alleanza Atlantica.

In un contesto attuale di profonda instabilità politica in tutta l'area mediorientale e, in special modo, nella regione nordafricana, la presenza di un simile assetto, sia nella catena di comando e controllo americana sia in quella NATO, potrebbe portare ad alcuni vantaggi. Un velivolo come il Global Hawk, ad esempio, che può rimanere in volo per periodi di tempo superiori alle 24 ore a più di 2.000 km dalla propria base operativa comporta una maggiore capacità di raccolta informativa e osservazione in contesti di scarsa sicurezza. Si pensi, ad esempio, a circostanze come l'assalto al consolato americano a Bengasi lo scorso 11 settembre, durante il quale ha perso la vita l'ambasciatore americano Stevens, in cui avere un più accurato quadro della situazione può aiutare chi opera a terra. Inoltre, tale tipologia di velivolo potrebbe favorire anche un incremento della consapevolezza della situazione in alcuni scenari, si pensi alle aree desertiche del Sahel, dove le criticità, a causa di rapimenti, attacchi jihadisti e scontri etnici e tribali, sono in incremento.

L'Alliance Ground Surveillance

In tempi di crisi economica l'Alleanza Atlantica sta cercando di portare avanti un programma denominato "Smart Defence" che ha l'obiettivo di ottimizzare le capacità operative delle Forze NATO, secondo una logica sinergica relativa anche al miglior impiego delle risorse disponibili per generare un output produttivo comune. In particolare, si sta cercando di mettere in comune, tra tutti gli alleati, le capacità operative già esistenti e di procedere insieme, condividendo sforzi materiali ed economici, per quelle di futura acquisizione.

Nell'ambito di questo programma, il progetto attualmente più importante è rappresentato dal nuovo sistema di sorveglianza del territorio, denominato Alliance Ground Surveillance (AGS). Questo progetto, il cui piano di acquisizione è iniziato nel 2009 con la firma del Programme Memorandum of Understanding (memorandum d'intesa sul programma – PMOU) in sede NATO, è entrato in fase esecutiva dopo il vertice di Chicago del maggio 2012, recependo le conclusioni del precedente vertice NATO di Lisbona 2010. Tutto questo in base al nuovo concetto strategico dell'Alleanza che si articola in tre componenti fondamentali:

- Sicurezza Cooperativa
- Crisis Management
- Difesa Collettiva

Il primo esempio di successo di condivisione di risorse economiche e umane da parte degli alleati NATO è stata la costituzione, nel 1982, della componente comune di controllo dello spazio aereo incentrata su 18 velivoli Boeing E-3A basata a Geilenkirchen in Germania. Da allora, tale reparto di volo è alimentato da personale di 16 nazioni dell'Alleanza (tra cui l'Italia) e contribuisce a fornire delle capacità di controllo dello spazio aereo europeo che sarebbero altrimenti inaccessibili sulla base di eventuali progetti autonomi dei singoli Paesi per via degli eccessivi costi.

Il progetto AGS, a sua volta, vuole ripresentare lo schema di condivisione di risorse economiche, umane e materiali tra più partner dell'Alleanza, al fine di costituire un nuovo sistema destinato alla raccolta di immagini e informazioni e alla sorveglianza terrestre. In un primo momento la NATO aveva valutato l'ipotesi di ricorrere, anche per questa esigenza, ad un velivolo con equipaggio, ma considerazioni relative agli eccessivi costi di tali piattaforme speciali, uniti ai progressi evidenti nel campo degli APR, hanno alla fine fatto optare per aeromobili a pilotaggio remoto.

In particolare, è stato deciso di acquisire una forza comune NATO di 5 APR Global Hawk Block 40 da schierare presso la base operativa principale (Main Operating Base - MOB) di Sigonella che si trasformerà così nel centro di eccellenza NATO per la sorveglianza terrestre, con apposite infrastrutture dedicate alla manutenzione e supporto degli APR, all'analisi e diffusione dei dati da loro raccolti e all'addestramento del personale dei Paesi dell'Alleanza destinati ad operarvi. Attualmente si prevede che il primo Global Hawk della NATO arrivi a Sigonella nel 2014 e che sia raggiunto dagli altri 4 velivoli entro il 2017, anno di completa operatività del sistema AGS.

I Paesi che gestiranno questo asset comune per conto di tutti i 28 alleati NATO sono 15 (Bulgaria, Repubblica Ceca, Danimarca, Estonia, Germania, Italia, Lettonia, Lituania, Lussemburgo, Norvegia, Polonia, Romania, Slovacchia, Slovenia e Stati Uniti) e nell'ambito del piano di acquisizione (del valore complessivo di 1,2 miliardi

di dollari di cui il 10%, pari a circa 120 milioni⁵, a carico del nostro Paese), oltre alla fornitura dei 5 APR (componente aerea) sono comprese anche 2 stazioni mobili di supporto operativo alla missione (Transportable General Ground Station – TGGS), 6 stazioni mobili per il processamento dei dati (Mobile General Ground Station – MGGS) e un centro operativo di supporto alla missione fisso (MOS) da installare presso la base di Sigonella (componente terrestre).



Figura 6 I componenti del sistema AGS

La struttura creata per la gestione del programma AGS vede al vertice la nuova agenzia NATO Alliance Ground Surveillance Management Organization (NAGSMO) in qualità di responsabile dell'acquisizione del sistema in nome e per conto delle 15 nazioni aderenti. La responsabilità dell'integrazione del sistema AGS e del suo impiego è, invece, in capo all'AGS Implementation Office (AGS IO) del Comando Supremo delle Forze Alleate in Europa (Supreme Headquarters Allied Powers Europe - SHAPE).

Al fine di rendere il sistema AGS non solo integrato a livello NATO ma anche compatibile con le reti nazionali dei Paesi aderenti è stato costituito un team industriale che vede nella prima fascia, al fianco del prime contractor Northrop

⁵ Le Commissioni difesa della Camera e del Senato hanno espresso parere favorevole relativamente "...al contributo italiano all'acquisizione, da parte dell'Alleanza Atlantica, di un sistema di sorveglianza aerea ad alta tecnologia basato su una flotta di otto velivoli a pilotaggio remoto Global Hawk e di un segmento terrestre di guida e controllo" nelle sedute del 24 e 16 giugno 2009. In seguito, l'acquisto di 8 Global Hawk (con un contributo finanziario italiano di 177,23 milioni di euro pari al 12,26% dei costi dell'intero programma determinati in 1.335 milioni di euro), è stato ridotto a soli 5 esemplari, sulla base di nuovi accordi in seno all'Alleanza Atlantica.

Grumman, la presenza di Cassidian per la Germania, Selex per l'Italia e Kongsberg per la Norvegia, oltre a realtà industriali rappresentative degli altri Paesi coinvolti; in particolare, la società italiana sarà responsabile della progettazione e dello sviluppo della MOS di Sigonella e delle stazioni mobili TGGs (componente terrestre), oltre che del data link a banda larga tra le componenti terrestri e gli APR, per una commessa del valore di circa 140 milioni di euro.

Ad oggi si ritiene che il sistema AGS possa raggiungere una capacità operativa iniziale nel 2014 e quella completa per il 2017.

A questo progetto non hanno aderito, per adesso, Francia e Gran Bretagna, in quanto da una parte, le autorità di questi Paesi su materie sensibili, come la condivisione di informazioni strategiche, sono restie a concedere autonomia a organizzazioni sovranazionali, dall'altra, sono entrambe già dotate di sistemi di ricognizione a lungo raggio nel contesto delle rispettive forze armate. Ciò nonostante, è stato raggiunto un accordo tra questi Paesi e la NATO affinché mettano i propri assetti a disposizione dell'Alleanza Atlantica fintanto che il sistema AGS non sarà operativo. Nel caso francese il contributo riguarderà gli APR da osservazione di produzione israeliana Heron, mentre per quanto riguarda gli inglesi, forniranno i velivoli pilotati Sentinel.

In conclusione, è importante segnalare che il programma AGS fornirà ai Paesi NATO notevoli capacità networkcentriche, ovvero consentirà agli alleati di disporre e condividere in tempo reale le medesime informazioni, incrementando drasticamente la consapevolezza della situazione relativamente alle aree di crisi e fornendo quindi la possibilità di decisioni più rapide e condivise nell'ambito delle strutture dell'Alleanza Atlantica.

Autorizzazioni temporanee all'impiego di altri APR dalla Base di Sigonella

Negli ultimi anni l'area del Nord Africa e del Sahel è stata caratterizzata da una forte e crescente instabilità. Ai tumulti della "Primavera Araba" che hanno portato alla caduta dei regimi di Tunisia, Egitto e Libia ha fatto seguito un deterioramento della

situazione di sicurezza culminato nel sanguinoso attacco al consolato di Bengasi e nella recente crisi in Mali, dove nel gennaio scorso la Francia ha lanciato l'Operazione "Serval".

In considerazione di tale situazione, la Difesa Italiana ha concesso un'autorizzazione temporanea allo schieramento di ulteriori assetti americani nella base di Sigonella. Nello specifico si tratta di 6 APR MQ-1 Predator, velivolo da ricognizione che in alcune sue versioni può eventualmente essere armato, alcuni ulteriori velivoli P-3 Orion AIP da pattugliamento marittimo e velivoli cargo C-130 Hercules con il relativo personale di supporto logistico.

Concedendo tali autorizzazioni, però, le autorità italiane hanno fissato precisi limiti e vincoli alle missioni di queste specifiche piattaforme e in particolare:

- ogni operazione che abbia origine dal territorio italiano dovrà essere condotta come stabilito dagli accordi bilaterali in vigore e nei termini approvati nelle comunicazioni 135/11/4[^] Sez. del 15 settembre 2012 e 135/10063 del 17 gennaio 2013;
- l'autorizzazione ad effettuare sortite di volo è garantita solo alle seguenti condizioni:
 - condurre Non Combatant Evacuation Operations⁶ e Hostage Rescue Operations⁷;
 - supportare il Governo del Mali per quanto previsto nella Risoluzione del Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite 2085;
 - notificare le Autorità Italiane prima dell'effettuazione di qualsiasi attività;
 - le Autorità USA dovranno informare i Governi delle Nazioni interessate dall'attività al momento dell'effettuazione della stessa.

Anche relativamente all'aspetto di regolazione dell'attività dei voli e del supporto logistico, gli assetti in dispiegamento temporaneo sono soggetti a precisi vincoli:

⁶ Operazioni volte all'evacuazione di personale civile, e più in generale non combattente, da zone di guerra. Si pensi a personale delle Nazioni Unite o di organizzazioni non governative presenti nelle aree degli scontri in Mali o ai civili che hanno dovuto abbandonare la Libia allo scoppio della guerra civile nel 2011.

⁷ Operazioni di recupero di ostaggi.

- l'esecuzione di tutta l'attività di volo deve essere subordinata alle esigenze nazionali e preventivamente coordinata con l'Ente ATC (Controllo Traffico Aereo) e l'Ufficio Operazioni della base ospitante;
- in particolare, l'attività che interessa gli spazi aerei di Sigonella deve essere gestita con le medesime modalità vigenti per i reparti stanziali e preventivamente coordinata con il rispettivo Comando di Stormo per quanto concerne il numero di sortite, orari di svolgimento e procedure di attuazione;
- il parcheggio, l'assistenza velivoli ed il complesso logistico di supporto deve essere fornito dalla locale US Naval Air Station;
- l'attività degli assetti MQ-1 deve essere condotta strettamente in accordo alle procedure operative in vigore.

La presenza dei Predator temporaneamente basati a Sigonella, dunque, è sottoposta a precisi e rigorosi *caveat* imposti dal governo italiano e ha fundamentalmente lo scopo di permettere alle autorità americane il dispiegamento di questi determinati dispositivi qualora si presentassero delle situazioni di crisi nell'area nordafricana e del Sahel.

Caratteristiche tecniche degli APR impiegati nella base di Sigonella. Autorità nazionali competenti

L'impiego dei RQ-4B Global Hawk e, qualora ci fosse la necessità, dei MQ-1 Predator dalla Base di Sigonella è regolato dalle normative nazionali riguardanti l'utilizzo di Aeromobili a Pilotaggio Remoto grazie a degli appositi accordi tecnici tra l'ENAC (Ente Nazionale Aviazione Civile) e l'Aeronautica Militare Italiana. In tali documenti è specificato che l'ENAC prende atto che la Direzione Generale degli Armamenti Aeronautici ha riconosciuto che i livelli di sicurezza garantiti dall'Aeronautica Militare Americana sono equivalenti a quelli previsti dalla normativa nazionale AER.P-2 sia nel caso del Predator sia del Global Hawk.

Per quanto invece concerne gli aspetti operativi di volo, l'ENAC applica anche ai Predator e ai Global Hawk il Documento Tecnico Operativo DTO-002, stipulato in data 12 Novembre 2008 con l'Aeronautica Militare Italiana, che definisce i criteri di riferimento da adottare per la definizione e le attivazioni delle strutture di spazio aereo idonee a contenere le attività degli APR militari. In tale documento, è altresì specificato che l'Aeronautica Militare Italiana è responsabile per la predisposizione degli spazi aerei necessari all'impiego degli APR in conformità alla vigente legislazione ed alle norme tecnico-operative di riferimento.

L'ENAC è invece responsabile di stabilire, nel rispetto delle norme vigenti, le misure necessarie a minimizzare le possibili interferenze del traffico aereo esterno con gli spazi aerei designati per l'attività APR. A questo proposito, va rilevato che gli APR dislocati permanentemente a Sigonella, ovvero i Global Hawk, volano ad una quota operativa di 18.000m che li pone, ad eccezione delle fasi di decollo e atterraggio, molto al di sopra del normale traffico aereo commerciale e di linea.

Relativamente all'impatto ambientale degli APR, fonti del Ministero della Difesa attestano che, a livello di emissioni elettromagnetiche, i Global Hawk e i Predator americani operano sulle stesse bande di frequenza utilizzate dagli APR italiani con potenze analoghe, omologate, certificate e autorizzate dall'autorità certificatrice nazionale (SEGREDIFESA-ARMAEREO). I data-link utilizzati per la condotta degli APR e la trasmissione delle informazioni, utilizzano bande di frequenza non esclusivamente militari, ma impiegate usualmente anche per le trasmissioni radio civili. Quando le Forze Armate Nazionali e NATO sono interessate all'utilizzo di tali frequenze, ne richiedono l'assegnazione allo Stato Maggiore della Difesa che provvede annualmente a concordare le proprie esigenze con il Ministero dello Sviluppo Economico e Comunicazioni secondo quanto disciplinato dal "Piano Nazionale di Ripartizione delle Frequenze" pubblicato nella Gazzetta Ufficiale.

Per quanto riguarda le emissioni acustiche, fonti del Ministero della Difesa attestano che i sistemi APR non differiscono in termini di generazione di rumore dagli omologhi velivoli pilotati, in particolare l'MQ-1 Predator, che è propulso da un motore Rotax 912 UL a pistoni, genera un rumore paragonabile a quello di un velivolo pilotato da addestramento basico dell'Aeronautica Militare SIAI SF-260 riportato in figura 7. Le emissioni acustiche prodotte da un RQ-4B Global Hawk,

invece, sono paragonabili a quelle di un business jet della classe del Cessna Citation X che monta lo stesso motore in versione civile ed è illustrato in figura 8.

Infine, per quanto concerne le emissioni chimiche, è opportuno segnalare come fonti del Ministero della Difesa attestano che gli APR, in quanto privi dell'elemento umano, hanno al proprio interno sistemi idraulici meno complessi e sono privi di dispositivi di emergenza dotati di sostanze chimiche inquinanti. Viene meno anche il dispositivo di respirazione presente sui normali aerei da caccia e che ha al suo interno, per il corretto utilizzo, presenta componenti chimiche. Di conseguenza, le uniche emissioni chimiche di un APR tipo Global Hawk sono riconducibili esclusivamente agli scarichi dei motori.



Figura 7 SIAI SF-260



Figura 8 Cessna Citation X

Conclusione

Allo stato attuale delle cose, la componente permanente di APR nella Base di Sigonella è rappresentata da, si presume, 3 velivoli RQ-4B Global Hawk dell'Aeronautica Militare Americana a cui in futuro si aggiungeranno gli ulteriori 5 della NATO, dedicati esclusivamente a missioni di sorveglianza del territorio a lungo raggio ed alta quota, ben al di fuori dello spazio aereo nazionale.

L'evoluzione del ruolo della Base di Sigonella, da base di supporto della Sesta Flotta della Marina American ai tempi della Guerra Fredda, in sede principale dei sistemi di osservazione APR (USA e NATO) destinati al monitoraggio dell'area mediterranea e della fascia nord-africana comprensiva del Sahel, è una conseguenza strettamente legata, da una parte, alla forte instabilità proveniente dalla regione e, dall'altra, dall'ubicazione strategica della base. Tutto questo è, poi, amplificato dalla presenza da più di cinquant'anni di infrastrutture USA /NATO presso Sigonella, che rimane, dunque, uno snodo fondamentale sia strategico sia strumentale al miglioramento della sicurezza e della stabilità nell'area nordafricana e del Sahel.

Nel complesso, infatti, la presenza americana e NATO nella base si fonda su strumenti destinati a supportare esigenze contingenti e a garantire maggiore flessibilità operativa e consapevolezza della situazione in caso di situazioni critiche improvvise come il già citato attacco al consolato americano di Bengasi.

Documenti di Riferimento

Patto Atlantico

http://www.nato.int/cps/en/natolive/official_texts_17120.htm

NATO SOFA

http://www.nato.int/cps/en/natolive/official_texts_17265.htm

Shell Agreement

<http://photos.state.gov/libraries/italy/217417/pdf/shell.pdf>

Technical Agreement Sigonella

<http://www.state.gov/documents/organization/107265.pdf>

NATO AGS

http://www.nato.int/cps/en/natolive/topics_48892.htm

L'OSSERVATORIO DI POLITICA INTERNAZIONALE È UN PROGETTO DI COLLABORAZIONE TRA SENATO DELLA REPUBBLICA, CAMERA DEI DEPUTATI E MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI CON AUTOREVOLI CONTRIBUTI SCIENTIFICI.

L'OSSERVATORIO REALIZZA:

Rapporti

Analisi di scenario, a cadenza annuale, su temi di rilievo strategico per le relazioni internazionali.

Focus

Rassegne trimestrali di monitoraggio su aree geografiche e tematiche di interesse prioritario per la politica estera italiana.

Approfondimenti

Studi monografici su temi complessi dell'attualità internazionale.

Note

Brevi schede informative su temi legati all'agenda internazionale.

Approfondimenti già pubblicati:

- n. 61 La gestione delle risorse naturali in Africa nel quadro del raggiungimento degli Obiettivi di Sviluppo del Millennio (CeSPI - settembre)
- n. 62 L'economia cinese cresce velocemente. Ma sarà abbastanza? (ISPI – ottobre 2012)
- n. 63 La revisione dello strumento militare italiano (IAI – novembre 2012)
- n. 64 Il Sudan meridionale, ad un anno dall'indipendenza (CeSPI – novembre 2012)
- n. 65 La crisi maliana ed i rischi di destabilizzazione del Sahel (CESI – novembre 2012)
- n. 66 Da Rio a Dhoa: prospettive delle politiche ambientali internazionali (CeSPI – novembre 2012)
- n. 67 La funzione difesa in tempi di crisi economica: riflessioni e prospettive (Fondazione ICSA – novembre 2012)
- n. 68 Cina e India – Budget per la Difesa e principali programmi (Ce.S.I. – novembre 2012)
- n. 69 Le incognite della transizione somala (Ce.S.I. – novembre 2012)
- n. 70 La Libia dopo le elezioni (IAI – dicembre 2012)
- n. 71 Dal boom economico allo scoppio della crisi: luci e ombre dell'economia spagnola tra il 1994 e il 2012 (ISPI – dicembre 2012)
- n. 72 La Politica estera dell'Unione europea dopo Lisbona (IAI – febbraio 2013)
- n. 73 La presidenza russa del G20 (ISPI – aprile 2013)

Le opinioni riportate nel presente dossier sono riferibili esclusivamente all'Istituto autore della ricerca.

Coordinamento redazionale a cura della:

Camera dei deputati
SERVIZIO STUDI
DIPARTIMENTO AFFARI ESTERI
Tel. 06.67604939
e-mail: st_affari_esteri@camera.it
<http://www.parlamento.it/osservatoriointernazionale>