

XIII LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

dall'amministrazione della difesa questi ultimi sono velivoli pagati nella fase di produzione ma la cui attività è spesa nella fase di industrializzazione.

Il segnalato slittamento delle attività di industrializzazione e di produzione, nonché la conseguente ritardata consegna dei velivoli di serie destinati alle prove di volo, possono comportare effetti negativi sul regolare svolgimento del programma di sviluppo, giacché esso non può concludersi senza un corrispondente progresso delle altre due fasi.

Al fine di consentire il rispetto delle scadenze stabilite per la consegna era stato individuato un programma minimo di attività integrative, denominato Programma di assicurazione dello sviluppo (Development Assurance Programme), finalizzate a raccordare le fasi dello sviluppo e della industrializzazione che avrebbe dovuto consentire il conseguimento degli stessi risultati; tuttavia, tale programma, allo stato attuale, risulta essere appena iniziato.

Nel corso dell'anno, inoltre, è stato deciso dalle Nazioni partecipanti di unificare le fasi di produzione e di industrializzazione allo scopo di lanciarle congiuntamente unificando anche il relativo strumento intergovernativo, cioè il MOU n. 6, attualmente, in via di elaborazione.

Il passaggio alle fasi successive del programma, dopo la firma del relativo Memorandum d'intesa, prevede la firma dei contratti con l'industria che pertanto, su richiesta delle Nazioni, ha fornito le proprie quotazioni, a partire da un'opzione di base, che include un numero totale di 620 velivoli, dei quali 232 destinati al Regno Unito, 180 alla Germania, 121 all'Italia e 87 alla Spagna.

All'inizio di febbraio 1996, le Nazioni hanno emesso una richiesta finale di quotazione: essa contiene il numero di aerei definitivamente commissionati da ciascun Paese partecipante ed ha valore di proposta contrattuale.

La distribuzione delle quote-lavoro assegnate a ciascun Paese è in funzione del numero di velivoli commissionati e risulta dal prospetto che segue:

Germania	29,03	(30,00%)
Italia	19,52%	(19,50%)
Spagna	14,03%	(13,00%)
Regno Unito	37,42%	(37,50%)

I valori riportati tra parentesi sono quelli in linea con lo sviluppo industriale: ove perduri diversità tra i due valori è prevista un'azione di offset (bilanciamento).

Il numero di 121 velivoli commissionati più una opzione di 9 previsto per l'Italia (non suscettibile di variazioni in funzione delle opzioni degli altri partners) è dettato da esigenze tecnico-operative, essendo ormai divenuta improrogabile la sostituzione dei velivoli F-104 S in dotazione alla nostra Aeronautica Militare.

Per coprire l'intervallo temporale sino all'entrata in servizio dei primi velivoli EUROFIGHTER di serie, è stato attuato un programma di ricondizionamento tecnico e strutturale degli F-104 e si è provveduto all'acquisizione in leasing di due gruppi di TORNADO Air Defence Variant della Gran Bretagna. Secondo l'amministrazione della difesa tale soluzione è risultata economicamente più conveniente rispetto a quella alternativa rappresentata dall'acquisto dei più costosi velivoli americani F-16 o F-18.

3. Le clausole contrattuali relative al ri-orientamento

La traduzione contrattuale del ri-orientamento del programma ha avuto luogo attraverso due emendamenti ai contratti principali di sviluppo in vigore con i due consorzi velivolistico e motoristico.

Detti contratti ri-orientati oltre a recepire il nuovo requisito operativo hanno permesso di migliorare il controllo esercitato dall'Agenzia sull'attività svolta dall'industria e di sensibilizzare quest'ultima verso il raggiungimento degli obiettivi di programma.

Al fine di contenere i costi è stato abbandonato il precedente regime dei pacchetti-lavoro prezzati a prezzo massimo ed è stato determinato un unico prezzo fermo per tutto il lavoro necessario al completamento della fase di sviluppo, con la sola eccezione della contingency prevista per opzioni, modifiche e imprevisti nel settore degli equipaggiamenti-velivolo, per la quale sono stati negoziati prezzi fissi ad incentivo.

XIII LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

Il precedente contratto prevedeva l'applicazione del prezzo massimo per cui il profitto totale raggiunto dall'impresa si poneva in funzione della spesa effettuata.

Nel programma in questione si è partiti da un prezzo massimo, che, a seguito del ri-orientamento, è stato trasformato in prezzo fermo.

Nel corso della negoziazione di tale programma si sono concordate clausole più stringenti per il pagamento a seconda dei risultati raggiunti che costituiscono una sorta di incentivo per l'industria ad eseguire i piani. Difatti, qualora l'obiettivo non venga raggiunto, l'industria rischia di non realizzare alcun profitto ed inoltre può ulteriormente perdere una cifra pari al 40% dello stesso.

Sul piano della responsabilità contrattuale derivante dal mancato raggiungimento delle specifiche finali, il "limite di impegno" entro il quale l'industria è, comunque, vincolata ad eseguire la prestazione è stato innalzato dal 75% al 140% del profitto.

Per quanto concerne i controlli interni tra l'Agenzia e l'industria è stata concordata, su richiesta delle Nazioni, una procedura formalizzata per la identificazione, valutazione e gestione dei rischi relativi al programma, destinata a consentire maggiore trasparenza e più valido supporto agli organi decisionali.

Tale sistema comporta nuove modalità di presentazione dei rendiconti periodici da parte dei consorzi e la tenuta presso l'Agenzia di un registro dei rischi, comprendente una descrizione della natura di ciascun rischio identificato e dei suoi possibili effetti sui risultati, sui costi e sui tempi di attuazione del programma, nonché l'individuazione delle appropriate contro-misure e dei soggetti responsabili della loro esecuzione.

4. Problematiche tecnico-operative

Il prototipo n. 3 (Development Aircrafts 3 - DA3), assemblato in Italia da ALENIA, nuovo come cellula e motori, ha volato a Torino il 4 giugno 1995 montando per la prima volta i nuovi propulsori EJ200.

Nel corso del 1995 sono state superate le 100 ore nel programma di prova di volo secondo il prospetto che segue che riporta il numero dei voli e le corrispondenti ore di volo dei tre prototipi:

DA1	12 voli	10:11 hrs
DA2	67 voli	67:03 hrs
DA3	28 voli	26:48 hrs
TOTALE	107 voli	105:02 hrs

Riguardo al motore sono state raggiunte le 120EH (engine-hours, ore di vita del motore), per cui i due motori EJ200 del DA3 dopo i primi 40 voli, avendo raggiunto le 120 ore di operazione fra attività a terra e attività di volo, sono stati sbarcati.

La permanenza di alcune aree critiche dal punto di vista tecnico ha determinato un rallentamento nella realizzazione del programma. Rispetto alla vigente Master Phasing Chart (MPC) del novembre 1993 (la tabella che contiene le previsioni relative al riallineamento temporale incorporato nel ri-orientamento), il volo del Development Aircraft n. 3 ha avuto luogo con 7 mesi di ritardo, ed un ritardo corrispondente si è registrato nella ripresa delle attività di volo dei Development Aircrafts 1 e 2, dopo i programmati aggiornamenti di configurazione.

Ciò si è ripercosso sui restanti velivoli di sviluppo che nel 1995 non hanno volato, ma i cui voli sono programmati nella seconda metà del 1996.

Il segnalato ritardo è dovuto, prevalentemente, a problemi di sviluppo ed integrazione del software relativo al sistema dei comandi di volo (Flight Control System), la cui tempestiva consegna, allo standard di volta in volta prescritto secondo un approccio per fasi, condiziona tutte le attività di flight test.

Un problema generale è costituito dalla disponibilità degli equipaggiamenti (in questo tipo di velivolo esistono 285 diversi equipaggiamenti velivolo ed oltre 20 accessori motore) e che rimane un fattore condizionante.

Altri elementi critici sono rappresentati dallo sviluppo e dall'integrazione del software del sistema avionico e del Radar ECR90.

Nuove milestones del programma radar sono in corso di negoziazione sulla base delle date offerte dalla ditta GEC (FIAR per l'Italia), fornitore dell'equipaggiamento in questione.

XIII LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

Il rischio di ritardi indotti sul raggiungimento delle certificazioni operative iniziali e finali è, comunque, elevato secondo le valutazioni della stessa Agenzia.

Nelle aree in cui lo sviluppo rimane critico, le stime relative ai "criteri di maturità" del velivolo (che sono i progressi tecnici cui viene collegata la decisione del passaggio alla fase successiva di industrializzazione del programma) prevedono il totale raggiungimento dei criteri per la fase di industrializzazione solo a fine 1996 - inizio 1997.

Le prospettive concernenti il raggiungimento dei criteri di maturità sono migliori per quanto riguarda l'elemento motore, essendo previsto il soddisfacimento della quasi totalità degli obiettivi tecnici prefissati entro il 1996. Anche i problemi relativi all'accessorio-motore denominato Digital Engine Control Unit (già in precedenza segnalati) sono ormai sotto controllo.

Il Preliminary Declaration Design of Performance dello standard finale C2 è previsto entro la fine del 1996 anche se il completamento dei tests di compatibilità elettromagnetica potrebbe slittare a metà 1997.

5. Aspetti finanziari

Il MOU n. 4 per il riorientamento dello sviluppo ribadisce le regole di ripartizione del lavoro e dei costi. Le quote lavoro assegnate ai quattro Paesi sono, rispettivamente, 33% per la Germania, 33% per il Regno Unito, 21% per l'Italia e 13% per la Spagna. La realizzazione di tali percentuali deve avvenire per cellula e motore in base ad un'allocazione del lavoro concordata in origine, e come risultato di gare per accessori-motore, equipaggiamenti generali e avionici d'armamento.

Il prospetto che segue riporta l'impegno di spesa, distribuito per ogni Nazione, alle condizioni economiche del 1° luglio 1994, con la precisazione che gli importi indicati, ad eccezione della Germania, non comprendono l'IVA. Tali importi sono costituiti dall'impegno di spesa per lo sviluppo ex MOU n. 3 al luglio 1987, dalla rivalutazione al luglio 1994 e dall'onere addizionale per il riorientamento ex MOU n. 4.

Germania	7.712 MLO DM
Regno Unito	3.470 MLO Sterl.
Italia	4.458 MLD. Lire
Spagna	250.961 MLO Pesetas

Nella fase di sviluppo è, inoltre, prevista l'applicazione del cosiddetto "principio territoriale", in base al quale ogni Paese sopporta i costi del lavoro eseguito dall'industria situata nel proprio territorio, riducendo al minimo gli esborsi in valuta. Può verificarsi una non coincidenza tra le quote-costi e le quote-lavoro giacché i costi del lavoro e l'efficienza dell'industria variano nel tempo e secondo la Nazione.

L'incremento differenziale alle condizioni economiche nel 1994, richiesto per ciascuna Nazione nel rispetto di quanto previsto nel MOU n. 3, è riportato nel prospetto che segue:

Germania	375 MLO DM
Regno Unito	763 MLO Sterl.
Italia	849 MLD. Lire
Spagna	22.833 MLO Pesetas

L'incremento assoluto per l'Italia corrisponde, secondo una media degli indici di rivalutazione utilizzati dalle industrie nazionali coinvolte nel programma (ALenia e FIAT-AVIO) a circa 588 Mld. Lire a condizioni economiche '87 ed equivale ad un incremento del 23% in termini reali (cfr. fig. 2).

Per l'Italia, in particolare, l'indicato importo differenziale è destinato a coprire gli oneri aggiuntivi derivanti dal ri-orientamento corrispondente alle seguenti voci:

- prolungamento della fase di sviluppo per il periodo 1999 - 2002;
- adeguamento alla luce dei risultati del processo di selezione, degli equipaggiamenti, della "quota indicativa" (pegged element), rivelatasi sottostimata ed insufficiente ad assicurare la copertura dei costi relativi a tale elemento. L'incremento è stato causato dalla necessità di coprire i maggiori costi derivanti dallo sviluppo di alcuni equipaggiamenti, particolarmente significativi sotto il profilo sia tecnico che finanziario, che sono

XIII LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

risultati esclusi dal programma comune, per il ritiro di almeno una Nazione (è il caso del Sottosistema di difesa elettronica DASS e del visore anteriore all'infrarosso FLIR, entrambi sviluppati senza la partecipazione della Germania); dalla selezione di alcuni apparati comuni e non comuni sulla base di uno standard più elevato rispetto al requisito iniziale (ci si riferisce, segnatamente, al RADAR e al DASS, i cui costi di sviluppo e di integrazione sono risultati superiori rispetto alle originarie stime).

Riguardo agli incrementi legati alla contingency è stata convenuta l'applicazione del principio "territoriale", a norma del quale i costi vengono sostenuti dalla Nazione sul cui territorio viene eseguito il lavoro. Trattandosi di incremento di costi conseguente a modifiche e ad imprevisti connessi all'attività di integrazione degli equipaggiamenti, la penalizzazione può maggiormente incidere su quelle Nazioni (ad esempio Regno Unito che si è aggiudicato la percentuale di quota-lavoro pari al 35,06%) alle cui ditte sono stati attribuiti gli equipaggiamenti più impegnativi in termini sia di costo che di progresso tecnico.

c) Prosecuzione delle attività di supporto logistico nel periodo preliminare all'industrializzazione. Nei confronti di tale attività è stato previsto un "prezzo limite", entro il quale il lavoro concordato (cosiddetto "programma minimo comune") viene pagato al rimborso dei costi.

d) Esecuzione di specifiche attività di sviluppo originariamente escluse dal MOU n. 3 perchè non sufficientemente mature o non ancora formalizzate nelle decisioni. Trattasi di attività connesse a requisiti addizionali al progetto base o al supporto logistico integrato, nonchè alle attrezzature di prova e di controllo a terra.

e) Attività comprese nel Programma di assicurazione dello sviluppo (cfr. supra par. 2) rese necessarie a causa del mancato passaggio alle fasi successive nei tempi stabiliti. In proposito vale osservare che solo alcune delle sopra richiamate voci costituiscono effettivi incrementi di costo rispetto al programma di sviluppo previsto dal MOU n. 3. Altre voci (es. attività escluse dall'originario programma di sviluppo, attività costituenti anticipazione di attività di industrializzazione o costituenti autorizzazione alla prosecuzione del lavoro relativo al supporto logistico) vengono finanziate sui fondi del ri-orientamento a causa dello slittamento delle fasi successive, giacchè avrebbero dovuto trovare copertura sotto altri Memoranda ove questi fossero eseguiti, come previsto, alle scadenze stabilite dalla pianificazione originaria. L'impegno finanziario sostenuto dall'Italia nell'esercizio finanziario 1995 è stato pari a 320 Mld. Lire, versato in tre tranches nel corso dell'anno, sulla base delle corrispondenti richieste di fondi avanzate dall'Agenzia a fronte del bilancio operativo 1995. Ad esse vanno aggiunti 10 Mld. di DM a titolo di contribuzioni italiane alle spese amministrative dell'Agenzia. Tali somme sono state imputate al capitolo 4051 ("spese per l'ammodernamento e il rinnovamento dei mezzi e materiali della componente aeronautica delle Forze armate"), in assenza di finanziamento specifico per il programma in questione.

Tenuto conto dell'entità dell'impegno finanziario prevedibile per le fasi successive, (corrispondente per l'Italia, a circa 2.800 Mld. di lire per l'industrializzazione e a 9.300 Mld. di lire per la produzione, a termini dell'offerta di base presentata dall'industria a fine marzo 1995), l'Amministrazione della difesa ritiene che la prosecuzione del programma non potrà essere assicurata in assenza di uno specifico finanziamento che provveda alla necessaria copertura.

Struttura del programma ri-orientato

Fase di sviluppo ri-orientato (MOU n. 4)

Progetto e sviluppo di un sistema d'arma che soddisfi il nuovo requisito operativo adottato dal 1994 dai Capi di Stato Maggiore a seguito della determinazione ministeriale del 15 dicembre 1992. Rilascio delle Certificazioni operative iniziali nel 2000 e della Certificazione finale (che conclude la fase di sviluppo) nel 2002. Impiego di sette velivoli prototipici e svolgimento delle prove di volo.

Interim Arrangements

Accordi temporanei destinati a fornire copertura finanziaria al lavoro di sviluppo svolto dalle industrie nelle more della conclusione del MOU n. 4.

Fase di assicurazione dello sviluppo (Development assurance phase-DAP).

Copre le attività di raccordo tra sviluppo e industrializzazione relative in particolare ai cinque velivoli di serie dotati di sistemi avionici in fase di sperimentazione (Instrumented Production Aircrafts-IPAs), che contribuiscono con un certo numero di ore di volo al completamento del programma di flight test contrattualmente previsto nell'ambito del programma di sviluppo.

Fusione delle Agenzie NEFMA e NAMMA (MOU n. 5).

E' stata istituita l'Agenzia NETMA dall'1 gennaio 1996 derivante dalla fusione delle due Agenzie NATO preesistenti, competenti, rispettivamente, per la gestione del programma Eurofighter (NEFMA) e del programma TORNADO (NAMMA).

Fase di industrializzazione (MOU n. 6).

Fase di attrezzamento dell'industria per la produzione. L'inizio della fase è attualmente previsto al 1° gennaio 1997.

Fase di produzione (MOU n. 6).

Fase di realizzazione dei velivoli commissionati, con utilizzo dell'attrezzatura finale di produzione, e che include contrattualmente la realizzazione degli IPAs, l'inizio della fase è attualmente previsto nella seconda metà del 1997, il relativo completamento nel 2015 e la consegna del primo velivolo ai reparti operativi nel 2002.

D.P.R. 1478/65

(struttura attuale)



COMPITI DEL SEGRETARIO GENERALE / DNA

COMPITI (ex DPR 1478/65)

Il SG dà:

- *concrete direttive per l'attuazione degli indirizzi generali segnati dal Ministro nel tecnico-amministrativo;*
- *referisce al capo SMD sull'andamento dei programmi;*
- *coordina gli affari di maggiore importanza delle DDGG e UUC.*

Pertanto al SG è riservato il potere di:

- *dirimere il contenzioso fra più DG;*
- *emanare direttive tendenti ad uniformare e a ricondurre all'unicità i comportamenti delle DG;*
- *adottare soluzioni amministrative per l'applicazione di decisioni e sentenze di Alti Consessi amministrativi dello Stato.*

RIORGANIZZAZIONE DEGLI UC DEL MD - **DPR 1478/65**

D.G. TECNICHE

**TERRARMIMUNI, NAVALCOSTARMI, COSTARMAEREO,
TELECOMDIFE,
MOTORDIFE, GENIODIFE, COMMIDIFE, DIFESAN**

D.G. PERSONALE

**UFFESERCITO, SOTTUFFESERCITO, MARIPERS, PERSAEREO,
LEVADIFE, DIFEOPERAI, DIFEIMPIEGATI, DIFEPENSIONI**

D.G. SERVIZI GENERALI

DIFESERVIZI, CONTENDIFE, DIFEASSIST

UFFICI CENTRALI

LEGGIDIFE, BILANDIFE, ALLESDIFE, ISPEDIFE, ORMEDIFE

COMPITI DELLE DG TECNICHE

D.P.R. 1478/65

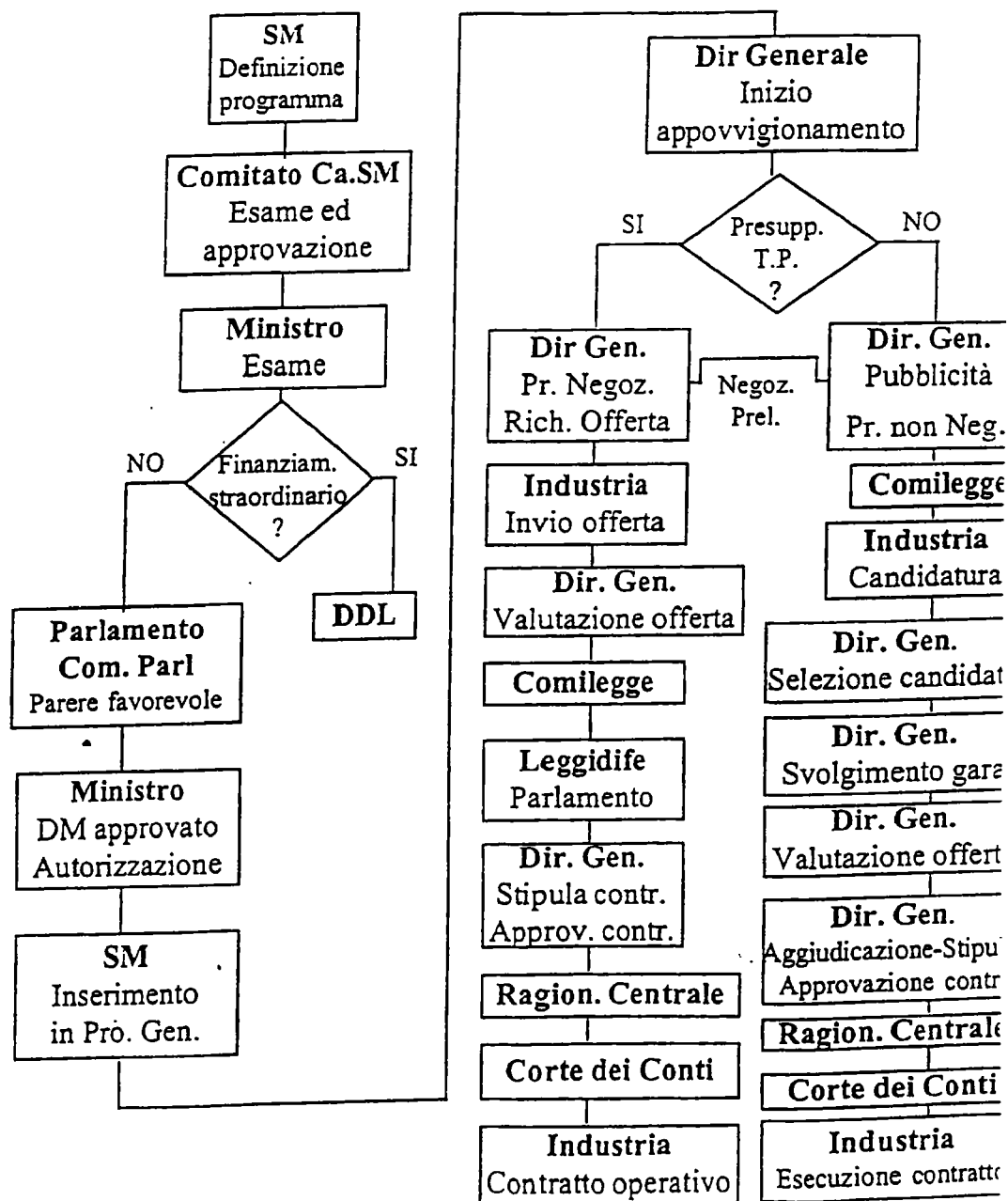
Sostanzialmente soprintendono a:

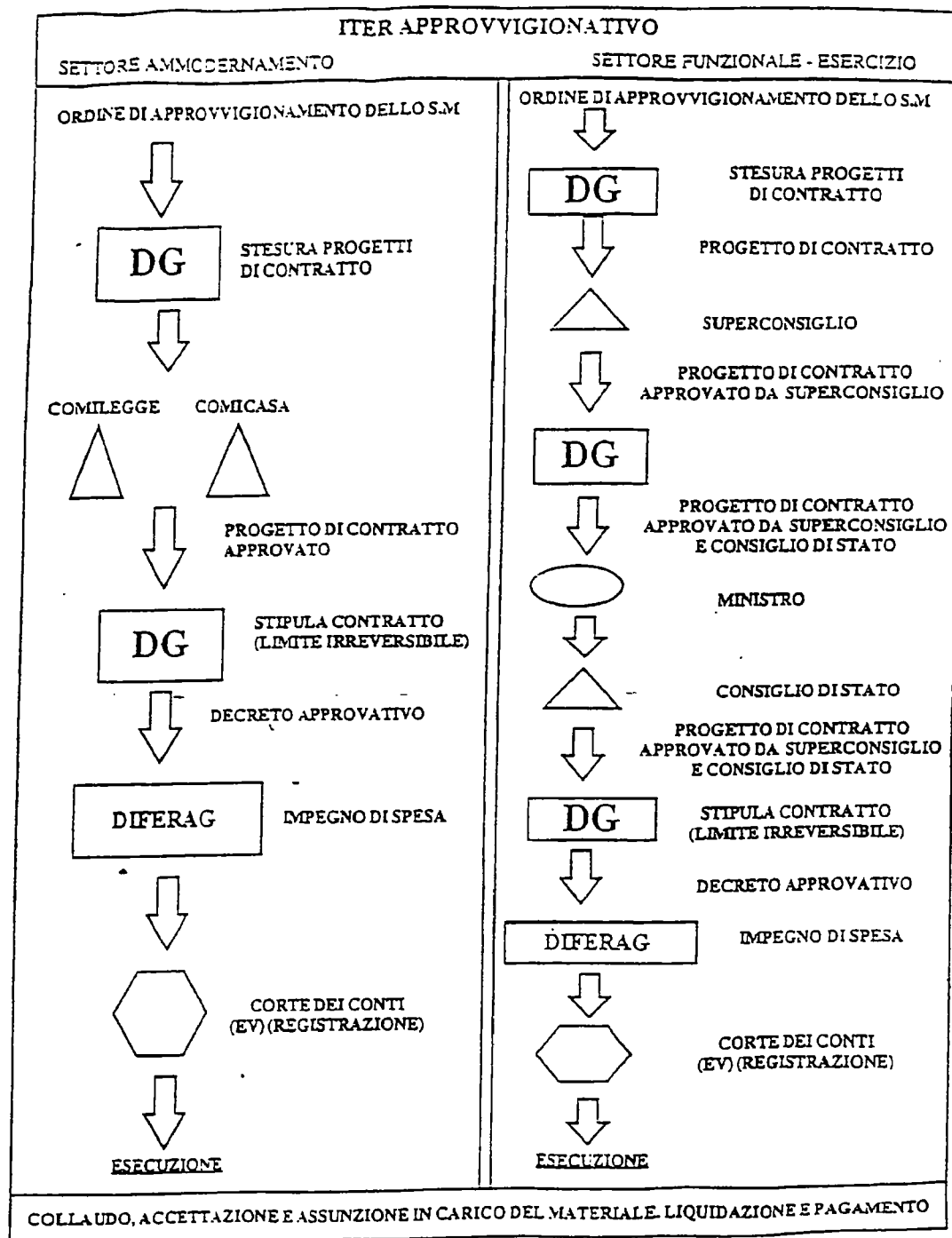
- *studio e sviluppo tecnico;*
- *costruzione, produzione, approvvigionamento, trasformazione, distribuzione e conservazione;*
- *manutenzione, riparazione, revisione, recupero e alienazione;*
- *emanazione della relativa normativa tecnica,*

delle attività pertinenti i mezzi e materiali di rispettiva competenza (Terrestri; navali; aerei; assistenza al volo, difesa aerea, telecomunicazioni; motorizzazione e combustibili, viveri, vestiario, equipaggiamento e casermaggio, foraggio; lavori, demanio e materiali del genio; attività sanitaria e materiali sanitari).

ITER APPROVVIGIONATIVO

(Settore ammodernamento)





Prospetto riepilogativo dei nuovi codici di classificazione

(Funzione-obiettivo/Funzione di 2° livello/Funzione di 3° livello)

12 MINISTERO DELLA DIFESA

- 1 Indirizzi politico-amministrativi**
 - 1.1 Diretta collaborazione organi di direzione politica
 - 1.2 Controllo interno
- 2 Difesa Nazionale**
 - 2.1 Difesa per terra
 - 2.2 Difesa marittima
 - 2.3 Difesa aerea
 - 2.4 Difesa interforze
- 3 Ammodernamento e rinnovamento degli armamenti**
 - 3.1 Componente terrestre
 - 3.2 Componente marittima
 - 3.3 Componente aerea
 - 3.4 Componente interforze
- 4 Addestramento e insegnamento**
 - 4.1 Scuole
 - 4.2 Corsi naz. esteri
 - 4.3 Esercitazioni
 - 4.4 Manovre
 - 4.5 Gestione risorse umane
- 5 Giustizia militare**
 - 5.1 Gestione servizi generali
 - 5.2 Gestione delle risorse umane
- 6 Sanità**
 - 6.1 Assistenza sanitaria e funzionamento centri sanitari
 - 6.2 Consulenze ed accertamenti diagnostici particolari
- 7 Servizi sociali**
 - 7.1 Provvidenze al personale
 - 7.2 Contributi ad Enti
- 8 Sicurezza interna P. M. (Arma CC)**
 - 8.1 Servizi generali**
 - 8.1.1 *Gestione delle risorse umane (arruolamento, quiescenza, ecc.)*
 - 8.1.2 *Acquisizione e gestione delle risorse strumentali*
 - 8.1.3 *Attività contabili e di ragioneria*
 - 8.1.4 *Risorse informatiche*
 - 8.1.5 *Ricerca, studi e sperimentazione*
 - 8.1.6 *Comunicazione istituzionale e relazioni con il pubblico*
 - 8.2 Sicurezza interna**
 - 8.2.1 *Personale militare*
 - 8.2.2 *Personale civile*
 - 8.2.3 *Gestione dei materiali*
 - 8.2.4 *Gestione patrimonio e demanio militare*
 - 8.2.5 *Approvvigionamento armi*
 - 8.2.6 *Vettovagliamenti*
 - 8.2.7 *Equipaggiamento*
 - 8.3 Addestramento ed insegnamento
 - 8.4 Ammodernamento
 - 8.5 Servizi sociali
- 9 Servizi generali**

XIII LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

-
- | | |
|-------|--|
| 9.1 | Amministrazione personale in quiescenza |
| 9.2 | Acquisizione e gestione delle risorse strumentali |
| 9.3 | Gestione delle risorse umane |
| 9.3.1 | <i>Accesso all'impiego</i> |
| 9.3.2 | <i>Stato giuridico ed economico del personale</i> |
| 9.3.3 | <i>Formazione e aggiornamento</i> |
| 9.3.4 | <i>Attività di protezione sociale ed onorificenze</i> |
| 9.3.5 | <i>Misure per la prevenzione e la sicurezza dei lavoratori</i> |
| 9.3.6 | <i>Contenzioso</i> |
| 9.3.7 | <i>Personale comandato presso altre amministrazioni</i> |
| 9.4 | Ricerca, studi e sperimentazione |
| 9.5 | Attività contabili e fiscali |
| 9.6 | Esecuzione di funzioni esterne |
| 9.7 | Esecuzione di trattati e di accordi |
| 9.8 | Contenzioso |
| 9.9 | Personale comandato presso altre Amministrazioni |
-

MINISTERO DELLA DIFESA

1995

*- Funzione-obiettivo/Centro di Responsabilità -***1 Indirizzo politico-amministrativo**

Direzione generale per gli impiegati civili	DG5
Servizio Informazioni per la Sicurezza Militare	DG23
Direzione generale dei servizi generali	DG19
Commissariato Onoranze ai caduti	DG20

2 Difesa Nazionale

Direzione generale per gli ufficiali dell'Esercito	DG1
Direzione generale per i sottufficiali e i militari di truppa dell'Esercito	DG2
Ufficio centrale del Bilancio e Affari Finanziari	DG22
Direzione generale per il personale militare della Marina	DG3
Direzione generale per il personale militare dell'Aeronautica	DG4
Direzione generale per gli impiegati civili	DG5
Direzione generale per gli operai	DG6
Direzione generale della leva, del reclutamento obbligatorio, della militarizzazione, della mobilitazione civile e dei corpi ausiliari	DG7
Direzione generale delle armi, delle munizioni e degli armamenti terrestri	DG8
Direzione generale delle costruzioni, delle armi e degli armamenti navali	DG9
Direzione generale delle costruzioni, delle armi e degli armamenti aeronautici e spaziali	DG10
Direzione generale degli impianti e dei mezzi per l'assistenza al volo per la difesa aerea e per le telecomunicazioni	DG11
Direzione generale della motorizzazione e dei combustibili	DG12
Direzione generale di commissariato	DG13
Direzione generale dei lavori, del demanio e dei materiali del genio	DG4
Direzione generale dei servizi generali	DG19

3 Ammodernamento e rinnovamento degli armamenti

Direzione generale per il personale militare della Marina	DG3
Direzione generale della leva, del reclutamento obbligatorio, della militarizzazione, della mobilitazione civile e dei corpi ausiliari	DG7
Direzione generale delle armi, delle munizioni e degli armamenti terrestri	DG8
Direzione generale delle costruzioni, delle armi e degli armamenti navali	DG9
Direzione generale delle costruzioni, delle armi e degli armamenti aeronautici e spaziali	DG10
Direzione generale degli impianti e dei mezzi per l'assistenza al volo per la difesa aerea e per le telecomunicazioni	DG11
Direzione generale della motorizzazione e dei combustibili	DG12
Direzione generale di commissariato	DG13
Direzione generale dei lavori, del demanio e dei materiali del genio	DG4
Direzione generale della sanità militare	DG15
Direzione generale dei servizi generali	DG19

4 Addestramento e insegnamento

Direzione generale per gli ufficiali dell'Esercito	DG1
Direzione generale per i sottufficiali e i militari di truppa dell'Esercito	DG2
Direzione generale per il personale militare della Marina	DG3
Direzione generale per il personale militare dell'Aeronautica	DG4
Direzione generale per gli impiegati civili	DG5
Direzione generale di commissariato	DG13

5 Giustizia militare

Direzione generale per gli impiegati civili	DG5
Direzione generale dei servizi generali	DG19

6 Sanità

Direzione generale della leva, del reclutamento obbligatorio, della militarizzazione, della mobilitazione civile e dei corpi ausiliari	DG7
Direzione generale della sanità militare	DG15

7 Servizi sociali

Direzione generale delle provvidenze per il personale	DG17
---	------

8 Sicurezza interna P. M. (Arma CC)

Direzione generale per gli ufficiali dell'Esercito	DG1
Direzione generale per i sottufficiali e i militari di truppa dell'Esercito	DG2
Comando Generale Arma Carabinieri	DG21
Direzione generale dei lavori, del demanio e dei materiali del genio	DG4
Direzione generale delle pensioni	DG16

9 Servizi generali

Direzione generale per gli ufficiali dell'Esercito	DG1
Direzione generale per i sottufficiali e i militari di truppa dell'Esercito	DG2
Ufficio centrale del Bilancio e Affari Finanziari	DG22
Direzione generale per il personale militare della Marina	DG3
Direzione generale per il personale militare dell'Aeronautica	DG4
Direzione generale per gli impiegati civili	DG5
Direzione generale per gli operai	DG6
Direzione generale della leva, del reclutamento obbligatorio, della militarizzazione, della mobilitazione civile e dei corpi ausiliari	DG7
Direzione generale delle armi, delle munizioni e degli armamenti terrestri	DG8
Direzione generale delle costruzioni, delle armi e degli armamenti navali	DG9
Direzione generale delle costruzioni, delle armi e degli armamenti aeronautici e spaziali	DG10
Direzione generale degli impianti e dei mezzi per l'assistenza al volo per la difesa aerea e per le telecomunicazioni	DG11
Direzione generale della motorizzazione e dei combustibili	DG12
Direzione generale di commissariato	DG13
Direzione generale dei lavori, del demanio e dei materiali del genio	DG4
Direzione generale della sanità militare	DG15
Direzione generale delle pensioni	DG16
Direzione generale del contenzioso	DG18
Direzione generale dei servizi generali	DG19
Commissariato Onoranze ai caduti	DG20