Senato della Repubblica XVIII LEGISLATURA

Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO n. 4

COMMISSIONI CONGIUNTE
4ª (Difesa) del Senato della Repubblica
e
IV (Difesa) della Camera dei deputati

AUDIZIONE DEL CAPO DI STATO MAGGIORE DELLA MARINA MILITARE, AMMIRAGLIO DI SQUADRA VALTER GIRARDELLI

4ª seduta: mercoledì 12 settembre 2018

Presidenza della presidente della 4ª Commissione
del Senato della Repubblica TESEI

AU 0061
TIPOGRAFIA DEL SENATO

I N D I C E

Audizione del Capo di Stato maggiore della Marina militare, ammiraglio di squadra Valter Girardelli

PRESIDENTE . . . . . .*Pag.* 3, 13, 17 e *passim*
DEIDDA *(FDI)*, *deputato* 16
FERRARI *(Lega)*, *deputato* 24
FRUSONE *(M5S)*, *deputato* 13
FUSCO *(L-SP-PSd'Az)*, *senatore* 15
GASPARRI *(FI-BP)*, *senatore* 14
MINUTO *(FI-BP)*, *senatrice* 17
VATTUONE *(PD)*, *senatore* 15

* *GIRARDELLI* . . . . . .*Pag.* 3, 17, 25 e *passim*

N.B. L'asterisco accanto al nome riportato nell'indice della seduta indica che gli interventi sono stati rivisti dagli oratori

Sigle dei Gruppi parlamentari del Senato della Repubblica: Forza Italia-Berlusconi Presidente: FI-BP; Fratelli d'Italia: FdI; Lega-Salvini Premier: L-SP; MoVimento 5 Stelle: M5S; Partito Democratico: PD; Per le Autonomie (SVP-PATT, UV): Aut (SVP-PATT, UV); Misto: Misto; Misto-Liberi e Uguali: Misto-Leu; Misto-MAIE: Misto-MAIE; Misto-Più Europa con Emma Bonino: Misto-PEcEB; Misto-PSI: Misto-PSI.

Sigle dei Gruppi parlamentari della Camera dei deputati: MoVimento 5 Stelle: M5S; Lega – Salvini Premier: Lega;Partito Democratico: PD; Forza Italia – Berlusconi Presidente: FI; Fratelli d'Italia: FdI; Liberi e Uguali: LeU; Misto: Misto; Misto-MAIE-Movimento Associativo Italiani all'Estero: Misto-MAIE; Misto-Civica Popolare-AP-PSI-Area Civica: Misto-CP-A-PS-A; Misto-Minoranze Linguistiche: Misto-Min.Ling.; Misto-Noi con l'Italia: Misto-NcI; Misto-+Europa-Centro Democratico: Misto-+E-CD; Misto-Noi con l'Italia-USEI: Misto-NcI-USEI.

Interviene, ai sensi dell'articolo 47 del Regolamento del Senato e dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento della Camera dei deputati, il Capo di Stato maggiore della Marina militare, ammiraglio di squadra, Valter Girardelli.

I lavori iniziano alle ore 13,35.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione del Capo di Stato maggiore della Marina militare, ammiraglio di squadra Valter Girardelli

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del Capo di Stato maggiore della Marina militare, ammiraglio di squadra Valter Girardelli.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento del Senato, è stata richiesta l'attivazione del circuito audiovisivo e la trasmissione sul canale satellitare e sulla *web-tv* del Senato e che la Presidenza ha fatto preventivamente conoscere il proprio assenso. Se non vi sono osservazioni di segno contrario, tale forma di pubblicità si intende adottata per il prosieguo dei lavori. Avverto inoltre che della procedura informativa odierna sarà redatto il Resoconto stenografico. Saluto il Presidente della Commissione difesa della Camera, onorevole Rizzo, e tutti i colleghi presenti.

Dando il benvenuto all'ammiraglio Girardelli e ringraziandolo per la sua presenza, gli cedo preliminarmente la parola affinché possa svolgere la sua relazione. Successivamente sarà data la possibilità a un parlamentare per ciascun Gruppo di fare un primo giro di interventi; dopo la replica, se avremo tempo, procederemo a un secondo giro di domande.

Chiedo a tutti di contenere i tempi dei propri interventi in pochi minuti per favorire una discussione più ampia possibile.

Prego, ammiraglio Girardelli.

GIRARDELLI. Presidenti Tesei e Rizzo, onorevoli senatori e deputati, sono grato di poter prendere la parola in questo qualificante consesso, riconoscente per l'opportunità concessami di illustrare le linee programmatiche della Forza armata che ho l'onore di comandare.

Porto preliminarmente in quest'Aula il saluto degli uomini e delle donne, militari e civili, della Marina militare, incluso il personale del corpo delle Capitanerie di porto-Guardia costiera.

Il settore marino e quello marittimo sono fondamentali per l'economia globale, dal momento che la quasi totalità degli scambi commerciali avviene via mare e che, negli ultimi anni, tre Paesi su quattro nel mondo

hanno incrementato le proprie capacità, la propria proiezione marittima, accrescendo, da un lato, la dimensione delle flotte mercantili e militari, e, dall'altro, investendo in infrastrutture portuali e movimento merci.

Il continuo e libero accesso ai mari, agli oceani, al di fuori del regime di sovranità degli Stati costieri, è elemento fondamentale per lo sviluppo e la prosperità dell'intero Pianeta e appartiene ai cosiddetti *global commons*. In tale ottica, i principali Paesi del mondo e le principali organizzazioni internazionali di riferimento stanno sviluppando moderne strategie di promozione e salvaguardia della stabilità e della pacifica convivenza globale, anche al fine di mitigare e governare due emergenti fenomeni che possono generare instabilità e insicurezza. Mi riferisco alla territorializzazione dell'alto mare e alla marittimizzazione delle controversie e dei confronti, se non dei conflitti.

L'economia italiana è fortemente dipendente dal mare, essendo basata essenzialmente sulla trasformazione: l'Italia importa via mare quasi l'85 per cento del suo fabbisogno di materie prime ed esporta il 55 per cento dei prodotti finiti, con un interscambio marittimo annuo di circa 240 milioni di tonnellate di merci. In aggiunta, essendo il nostro Paese povero di risorse energetiche, importiamo via mare l'80 per cento del petrolio e il 42 per cento di gas per il fabbisogno interno. I porti italiani, infine, intercettano oltre il 30 per cento del traffico internazionale in transito nel Mediterraneo.

Per contribuire, nell'ambito del più ampio strumento militare interforze della difesa, alla tutela e alla salvaguardia degli interessi nazionali, la Forza armata fornisce una risposta di tipo onnicomprensivo, che trova le sue fondamenta in quattro domini funzionali mutuamente intersecantisi.

Il primo dominio racchiude le attività tipiche connesse alla difesa nazionale e alla sicurezza marittima, cioè la presenza e la sorveglianza dei mari di interesse strategico nazionale, compresa l'eventuale proiezione di capacità sul mare e dal mare, anche per influenzare gli eventi sulla terraferma, tenendo bene a mente le attività complementari in collaborazione con altri Dicasteri.

Il secondo dominio funzionale attiene al supporto al sistema-Paese, attraverso campagne di promozione di prodotti nazionali, accordi Governo-Governo nel campo della formazione, dell'addestramento, dell'educazione, del supporto in servizio dei mezzi a sostegno del posizionamento competitivo sui mercati e attraverso l'impiego concorsuale e «duale» dello strumento aeronavale, nei termini che avrò modo di esplicitare meglio nel proseguo.

Il terzo dominio è quello della cooperazione internazionale, che muove da una storica capacità connessa allo strumento navale, quella che dottrinalmente è chiamata diplomazia navale, e si sviluppa in più direzioni: verso il dominio di supporto al sistema-Paese nei Paesi di interesse, verso quello della difesa nazionale e sicurezza marittima – basti pensare alle operazioni di *maritime security*, condotte congiuntamente con altri Paesi alleati o amici – e verso lo sviluppo capacitivo in chiave cooperativa.

L'ultimo, il quarto dominio funzionale, è relativo proprio allo sviluppo capacitivo, inteso sia in senso operativo per rinnovare e ammodernare le linee operative della flotta, sia in senso tecnico-scientifico di impulso all'innovazione, alla tecnologia, alle soluzioni avanzate integrando difesa, industria, università, centri di ricerca, poli tecnologici.

L'intersezione di questi quattro domini funzionali costituisce, di fatto, il contributo della Marina militare alla cosiddetta «resilienza nazionale», che recentemente ha trovato esplicita espressione nelle linee programmatiche esposte, in questa stessa sede, dal Ministro della difesa.

Quali sono le attività pratiche, concrete, di tutti i giorni che sostanziano e sostengono questi quattro domini? La *Maritime Domain Awareness*, ovvero l'acquisizione di una consapevole conoscenza di quanto avviene nel dominio marittimo, per mare, nell'alto mare, negli oceani: consiste nel controllo del mare, ovvero nella capacità di esercitare il riconoscimento e il monitoraggio del traffico navale, militare e commerciale, in transito nelle acque di interesse nazionale, sopra e sotto la superficie, che si estrinseca mediante l'opera delle reti *radar* costiere, dei mezzi di telerilevamento satellitare, senza tralasciare la rete internazionale di scambio dati e informazioni con i Paesi alleati, amici o solo con i quali abbiamo semplicemente contatti bi o multilaterali, ma soprattutto, giornalmente, con l'attività di presenza e sorveglianza delle unità navali, dei mezzi subacquei, degli aerei, compresi gli assetti del corpo delle Capitanerie di porto. Infatti, ogni unità navale, nel momento in cui lascia il porto (nazionale o anche estero), a prescindere dallo specifico compito assegnato, che sia un'operazione, un'esercitazione, una campagna addestrativa o un semplice trasferimento, svolge sempre un'attività di presenza e di sorveglianza perché è pronta a rispondere a qualunque evento si presenti (ricerca informativa, supporto a mercantili nazionali, controllo delle rotte, polizia dell'alto mare, eccetera). È una caratteristica e peculiarità solo delle navi militari, espressione esclusiva della sovranità nazionale.

Le altre attività pratiche sono connesse con le cosiddette *Maritime Security Operations*, ovvero operazioni finalizzate all'incremento della sicurezza delle zone di mare e delle linee di comunicazione marittima di precipuo interesse nazionale, con capacità anche di proiezione dal mare laddove necessario. Le principali operazioni in corso sono: Mare Sicuro, missione nazionale di controllo, di sicurezza, di protezione, di difesa avanzata per prevenire e governare i rischi, le minacce e le incertezze prima che producano effetti vicini e sul territorio nazionale, creando un *continuum* concettuale con altre operazioni in atto, ad esempio, «Strade Sicure»; la «Vigilanza pesca» è un'attività di controllo e di protezione dei motopesca nazionali.

L'Italia ha la seconda flotta peschereccia d'Europa; partecipa poi alle missioni l'EUNAVFOR Atalanta, per il contrasto alla pirateria nel Corno d'Africa (Golfo di Aden e lungo il bacino somalo); *Sea Guardian* e EUNAVFOR MED/Sophia, le ultime due quale risposta della NATO e dell'Unione europea alla mutata situazione nel Mediterraneo.

Il terzo profilo generale di attività concrete per sostenere questi quattro domini funzionali precedentemente introdotti è la *Maritime Capacity Building*, ovvero attività strategica nei confronti delle Marine dei Paesi rivieraschi, volta a far loro acquisire la capacità di garantire da soli la sicurezza dei mari prospicienti le loro coste. Scenari come quello libico sono esemplificativi di come si possano impiegare al meglio le caratteristiche intrinseche della componente marittima dello strumento militare, soprattutto in termini di versatilità strategica, flessibilità operativa, sostenibilità logistica, gradualità e modularità di intervento.

Infatti, nell'ambito dell'operazione «Mare sicuro», un'unità logistica, ora si tratta della nave Gorgona, è dislocata da circa un anno nel porto di Tripoli per il supporto tecnico-operativo e addestrativo alla Marina e Guardia costiera libiche: le risultanze numeriche ben esprimono il successo e l'efficacia di questa missione.

A latere di questi tre grandi gruppi di attività marittime militari, la Marina svolge anche compiti non militari, che possono essere ricompresi in tre categorie principali. La prima, in cui ricadono le attività «concorsuali» che la legge, il legislatore, ha assegnato nel tempo alla Forza armata: mi riferisco al settore idroceanografico, al mantenimento in efficienza dei segnalamenti marittimi (fari e fanali), all'antinquinamento marittimo e alla bonifica di ordigni esplosivi. Dall'inizio del 2018, in questi primi otto mesi, i nostri palombari ne hanno disattivati e distrutti oltre 11.000 nelle acque del mare, nelle acque costiere, ma anche nei laghi interni, come il lago di Garda e altri laghi. Nel 2017 ne hanno disattivati 22.000.

La seconda categoria di queste attività non propriamente militari riguarda le attività concorsuali in relazione ad eventi di straordinaria necessità e urgenza, come eventi sismici, atmosferici di particolare gravità o antropici, come gli incendi boschivi. Nell'ultima categoria ricadono le più ampie attività cosiddette duali o complementari, condotte con strumentazioni e mettendo a frutto capacità nate per scopi militari, ma che debbono e possono trovare proficuo utilizzo anche a favore della collettività. Cito le principali, che sono svolte in cooperazione anche con altri Dicasteri e con altre organizzazioni: il concorso alla tutela del patrimonio storico archeologico subacqueo e il recupero degli oggetti dai fondali marini; la sorveglianza delle microplastiche e le applicazioni satellitari marittime; i campionamenti di acqua sotto le piattaforme d'estrazione, la sorveglianza dei cavi sottomarini e delle installazioni subacquee; la prospettazione idrogeologica; i contributi con la comunità scientifica nel campo delle campagne artiche e di geofisica; il monitoraggio dei siti vulcanici sottomarini; la collaborazione con gli istituti di ricerca oceanografica internazionali; la cooperazione con il sistema sanitario nazionale mediante trattamenti di medicina iperbarica e ossigenoterapia; la cooperazione e la collaborazione con le università, le industrie, i poli tecnologici, tramite i centri tecnici della Marina militare nel campo ingegneristico, della ricerca di base e applicata per lo sviluppo di prototipi e dimostratori tecnologici; le attività svolte con le organizzazioni che si prendono cura dei meno fortunati,

come, ad esempio, le attività che svolge nave Italia – il Brigantino con il boma più grande del mondo – nell'ambito del sodalizio «Tender to Nave Italia»; l'addestramento velico per i giovani liceali e tante altre, a significare l'alto profilo di una Marina al servizio del Paese.

Nell'ambito della cooperazione internazionale, la Forza armata intrattiene colloqui di *staff* con 25 Marine, ha piani di cooperazione attivi con 33 Marine, si è fatta promotrice di un *network* di scambio informativo sul traffico marittimo, che rappresenta la vera sfida per poter effettuare il controllo nel mondo di questo tipo di traffico e che comprende 36 Marine di tutto il mondo. Essa partecipa inoltre attivamente ad iniziative quali il 5+5 e l'ADRION, che riuniscono l'Italia e gli altri Paesi amici delle sponde Nord e Sud del Mediterraneo (nel caso dell'iniziativa 5+5) e i Paesi rivieraschi dell'Adriatico e dello Ionio (nel caso dell'iniziativa ADRION). Da ultimo cito il *Regional Seapower Symposium* organizzato dalla Marina italiana, che si svolge con cadenza biennale: l'ultimo si è tenuto nell'ottobre scorso a Venezia e ha riunito i vertici delle Marine di 47 Paesi e 11 organizzazioni internazionali, riuscendo a far sedere allo stesso tavolo i rappresentanti – cito alcune Marine – di Stati Uniti, Iran, Arabia Saudita e Israele.

La diplomazia navale, braccio della diplomazia nazionale e quindi della politica estera del Paese, rappresenta a livello internazionale un elemento di sintesi importante per l'Italia, che nel tempo ha acquisito un ruolo centrale nei consessi marittimi regionali e globali. Ne sono un esempio significativo, ma non esaustivo, le campagne addestrative in corso da parte della nave Vespucci, che ha toccato il Circolo Polare Artico in Atlantico, la nave Durand de la Penne, che è stata dislocata nel Golfo di Guinea, un'altra area di interesse dal punto di vista nazionale, la nave Palinuro, che ha effettuato una campagna addestrativa nel Mediterraneo orientale e nel Mar Nero, visitando dopo tanti anni la Georgia e quelle svolte nell'Artico, area geografica di crescente interesse strategico, da parte della nave Alliance, con a bordo circa 35 scienziati provenienti da tutto il mondo. Anche la presenza di una qualsiasi unità della Marina militare in un porto estero è comunque già un atto a valenza diplomatica.

Ho fornito una sintesi delle attività che la Forza armata svolge proattivamente nel più ampio contesto interforze, integrato con un approccio interministeriale e interagenzia.

Tratterò ora, articolandola, l'illustrazione dei mezzi disponibili e necessari, del supporto logistico, delle risorse finanziarie e di quelle umane, ponendo in evidenza le situazioni che presentano aspetti degni di particolare attenzione.

Lo strumento aeronavale, così come gli equipaggiamenti delle forze anfibie e delle forze speciali sono caratterizzati dalle necessità di adeguarsi ai moderni *standard* sociologici e culturali, di essere compatibili con gli analoghi delle Forze armate dei Paesi con i quali l'Italia ha stretto alleanze, di mantenere la loro efficienza ed efficacia senza risultare eccessivamente onerosi e di essere progettati con congruo anticipo e con uno sguardo al futuro, visti i significativi tempi di realizzazione.

A fronte di un modello operativo interforze di 64 unità navali di prima linea, la consistenza dalle attuali 58 unità sarà ridotta, stanti gli attuali livelli di finanziamento, a poco più di 30 nel giro di circa quindici anni, ovvero entro il 2033. Tale situazione avrebbe avuto conseguenze decisamente maggiori qualora non fosse intervenuto il programma navale per la tutela della capacità marittima della Difesa, finanziato con la legge di stabilità 2014 e attualmente in corso. Il programma si concretizza in unità di nuova generazione, navi militari concepite per poter sviluppare, con un approccio di tipo «*multi-purpose by design*», capacità militari per molteplici missioni, nell'ottica di una razionalizzazione dell'impiego delle risorse. Nei prossimi anni si assisterà all'ingresso in linea dei pattugliatori polivalenti di altura, di una unità di supporto logistico, di una unità anfibia multiruolo e di due unità di supporto alle Forze speciali, in sostituzione di unità inviate in disarmo o di prossima dismissione. Infatti, nel sessennio 2013-2018 sono state poste in disarmo per termine vita 17 unità e sono entrate in linea 9 unità.

Nel breve e medio termine altre unità navali perderanno l'efficacia operativa tra cui: la nave di soccorso sommergibili e appoggio incursori, la nave Anteo, che si avvicina ad avere oltre quarant'anni, la nave idrografica Magnaghi, che ne ha quarantasei, sei unità da pattugliamento a medio raggio, dieci unità di contromisure mine, i due cacciatorpedinieri Classe De La Penne, due unità rifornitrici, tre da sbarco e i quattro sommergibili classe Sauro, ancora in servizio.

Da qui nasce l'esigenza di attivare con decisione, perseveranza, incisività e con rinnovata energia programmatica il rinnovo delle linee operative mediante nuove acquisizioni, per sostituire le unità testé richiamate, sia in termini di capacità sia in termini numerici, affinché la Difesa e il Paese possano disporre di uno strumento navale, non solo efficace, ma soprattutto bilanciato ed equilibrato in tutte le sue componenti, in grado di esprimere un ampio spettro di capacità operative per assolvere le missioni e i compiti assegnati dal Governo e dal Parlamento. I nuovi programmi saranno sempre basati sui requisiti e concetti peculiari, quali la flessibilità operativa, la modularità, l'economia di esercizio e l'uso complementare, nel segno del cambiamento tecnologico, concettuale e progettuale, nonché prioritari in un'ottica europea. Porto l'esempio – che si sta verificando in questi giorni – dei requisiti operativi, sui quali stiamo trovando convergenze e sinergie con altre Marine europee, che riguardano il programma *European Patrol Corvette* (EPC), già proposto all'Unione europea e che può costituire un progetto pilota nell'ambito della PESCO e dell'*European Defence Fund*, a fronte delle sfide da fronteggiare e vincere nei prossimi scenari. II tutto con una coerente attuazione degli indirizzi e delle espressioni programmatiche esposte nel documento di riferimento del Governo, laddove si indicano esplicitamente «la progettazione e la costruzione di navi, aeromobili e sistemistica *high tech*».

L'impulso programmatico finanziario a sostegno di questo progetto consentirà alla Forza armata, alla difesa e al Paese di poter disporre non solo del numero necessario di unità ma, soprattutto, di quello stru-

mento equilibrato e bilanciato di cui sono in dotazione le Marine che hanno importanti e vitali interessi strategici legati al mare e paragonabili con quelli nazionali.

Su due linee operative veramente abilitanti e strategiche vorrei fare un passo di riflessione: la componente subacquea nazionale è costituita da otto unità, delle quali solo la metà di ultima generazione (i sottomarini classe U212A). Al fine di colmare il *gap* capacitivo determinato dalla vetustà delle più datate quattro unità della classe Sauro, è in fase di avanzata definizione il progetto della nuova serie di sottomarini che vedrà la costruzione da parte di Fincantieri di 2+2 unità subacquee, derivate dal progetto U212A e ne sono un'evoluzione.

L'avvio e soprattutto la conclusione della costruzione richiede stabilità integrativa e copertura finanziaria completa. Le fasi di progettazione e costruzione di un sottomarino di ultima generazione richiedono l'impiego di centinaia di maestranze, tecnici e ingegneri specializzati, e rappresentano una vera sfida tecnologica: la sfida che l'industria nazionale può vincere è di trasporre le tecnologie dei satelliti ai mezzi immersi. L'industria nazionale e le piccole e medie imprese ne hanno la capacità e hanno investito in tal senso.

Al cospicuo e crescente numero di nazioni marittime che sono dotate di sottomarini (circa 40 nel mondo) si contrappone un ristretto gruppo di Paesi (meno di una decina) in grado di progettare, costruire e manutenere sottomarini per impiego militare. L'Italia è oggi una di queste nazioni.

L'altro settore di particolare valenza strategica è l'aviazione navale, componente aerea della Forza armata, che prevede il rinnovamento della linea aerotattica dei velivoli AV-8B+ con il nuovo F-35B. Il programma *Joint Strike Fighter* (JSF), approvato dal Parlamento con l'acquisizione di 22 velivoli per la Marina, in seguito ridotti a 15, risulta imprescindibile e di fondamentale importanza per poter esprimere appieno le capacità strategiche e operative della portaerei (nave Cavour); preme sottolineare, infatti, che il velivolo è attualmente l'unico assetto con capacità di decollo corto e appontaggio verticale nel mondo. La variante a decollo corto e appontaggio verticale è stata sviluppata per l'impiego da unità portaerei non dotate di catapulta e cavi di arresto, rispondendo alla necessità di preservare una moderna capacità nazionale di proiezione di forza dal mare, per assicurare interventi in tempi ristretti in aree anche con limitata disponibilità di infrastrutture.

Negli ultimi 25 anni (il 1983 è stato l'anno della nascita dell'aviazione navale imbarcata) la capacità portaerei italiana è sempre stata impiegata nelle principali operazioni. All'indomani della Brexit, solo l'Italia e la Francia potranno rendere disponibili all'Europa la capacità strategica di portaerei, capacità questa che consentirà alla nazione di far valere le proprie ragioni e interessi nei consessi europei e internazionali. Le scelte in questo importante campo risalgono naturalmente al massimo livello politico decisionale poggiando su un onnicomprensivo quadro tecnico-operativo.

Per condurre le attività precedentemente citate la Marina militare ha necessità di garantire il supporto al personale, le manutenzioni ai mezzi, l'efficienza degli ormeggi, dei depositi di combustibili e di munizioni; in sintesi, ha bisogno di un supporto logistico a tutto tondo.

Le basi navali, con il loro ampio parco infrastrutturale, assolvono il vitale compito di supporto integrato alle unità operative, sia in termini di efficienza logistica che nell'espletamento della funzione formativa, ricreativa e alloggiativa in supporto agli equipaggi.

L'elevata età media delle infrastrutture, contemperata con la necessità di adeguarle agli attuali requisiti costruttivi, richiede, nel breve-medio termine, opere di adeguamento e ampliamento. La Marina militare ha già elaborato un articolato programma di ammodernamento che necessita tuttavia di un idoneo supporto di risorse per poter essere attuato.

Più in generale, il parco infrastrutturale della Marina militare risente, ormai da anni, di un generale ma forte debito manutentivo; porto ad esempio l'esigenza di circa 70 milioni di euro l'anno, quando le risorse finanziarie attualmente disponibili per il settore risultano essere di circa 13 milioni di euro. Ciò ha comportato che oggi l'efficienza complessiva del parco infrastrutturale della Marina militare è al 51 per cento.

Gli arsenali meritano una trattazione particolare in quanto, in aggiunta alle tematiche già richiamate, relative alla situazione delle infrastrutture, vi sono criticità da superare anche per i macchinari e per il personale civile, in particolar modo per gli operai specializzati.

Da tempo è in esecuzione il cosiddetto «Piano Brin», le cui attività sono finalizzate all'ammodernamento, adeguamento a norma e razionalizzazione delle officine e fabbricati degli stabilimenti arsenalizi per consentire il mantenimento delle capacità di supporto organico alle unità navali, che deve peraltro avvenire nel rispetto di stringenti prescrizioni tecniche, di sicurezza e di legge, quale capacità pregiata e vitale per l'operatività dello strumento navale e quindi importante per l'assolvimento dei compiti nella difesa.

La situazione per il personale civile degli arsenali presenta delle carenze non trascurabili soprattutto nell'ambito dei profili tecnici, le cui cause sono da ricercare sia nella riduzione recata dalla legge n. 244 del 2012, sia nel regime assunzionale vincolato, cosiddetto parziale blocco del *turnover*. Quest'ultimo aspetto sta producendo un fenomeno che a breve svilupperà i suoi effetti con il pensionamento degli operai specializzati che non potranno trasferire le conoscenze e le esperienze specifiche ai neo assunti, perdendo così alcune capacità di nicchia.

Per quanto illustrato e considerando che alcuni aspetti della tematica toccano situazioni sociali di specifiche aree del Paese, gli indirizzi che saranno fissati per tendere alla soluzione dovranno necessariamente essere coerenti con le relative risorse per metterli in pratica.

Il cenno alle risorse mi consente di illustrare il quadro di riferimento che conferma gli ipofinanziamenti già manifestatisi negli ultimi anni, quale conseguenza del contenimento della spesa pubblica di matrice nazionale ed europea.

Tale situazione di generale compressione ha interessato in maniera preponderante il settore del funzionamento, deputato a garantire la manutenzione dei mezzi, delle infrastrutture, l'addestramento e la formazione del personale; in sintesi, la vita giornaliera della Forza armata.

A tale stato si è reagito adottando una *policy* di approntamento differenziato dello strumento aeronavale, un'energica e mirata azione di *risk management*, una forte prioritarizzazione delle aree di gravitazione delle risorse a garanzia degli *output* operativi richiesti dai compiti istituzionali nazionali, dalle esigenze operative e dagli impegni internazionali, con la consapevolezza che il perpetrarsi di tale restrizioni finanziarie renderà in futuro irreversibile il processo di decadimento e usura dello strumento marittimo in inventario.

Contestualmente e nell'ambito delle risorse organizzative è stato avviato un percorso di efficientamento della Forza armata, finalizzato ad una rivisitazione sistematica dei vari elementi di organizzazione e delle loro funzioni. In particolare, è in atto, al fine di snellire l'azione amministrativa, in linea con i provvedimenti normativi di recente introduzione, anche in un'ottica di riduzione del rischio corruttivo, un processo di accorpamento delle funzioni similari per aree geografiche, creando delle stazioni appaltanti di area in ciascun polo aeronavale che ottimizzino e razionalizzino risorse e capacità.

Prima di avviarmi alla conclusione desidero soffermarmi sul personale della Marina militare, vera risorsa della Forza armata, grande capitale umano, costituito da un'armonica unione di moderne competenze tecnico-scientifiche e di solide tradizioni. Il coraggio, la passione e lo slancio delle donne e degli uomini in divisa sono il più efficace fondamento su cui poggia la Marina per poter operare in ogni condizione di tempo e di luogo.

In un futuro che si prevede altamente dinamico, la condizione di marinaio continuerà a essere sempre più intimamente connessa al peculiare obbligo di servizio e d'imbarco, alle prolungate permanenze in mare, ad una frequente mobilità e ad attività che, nel loro complesso, risultano fortemente impegnative e coinvolgenti, con significativi disagi che si riflettono sulla sfera personale e familiare. Il marinaio, soprattutto a bordo, ma anche a terra, è caratterizzato da multifunzionalità e multidisciplinarità: tutti hanno almeno quattro o cinque compiti e funzioni loro assegnate, dal marinaio al comandante. Porto l'esempio del cuoco di bordo: il cuoco di bordo deve fare da mangiare, certamente, ma il cuoco di bordo deve essere preparato per il posto di manovra, per reagire nel caso in cui ci sia incendio o in cui ci sia falla e per il posto di rifornimento di viveri e combustibili in navigazione; quindi è una persona con cinque compiti.

Questa è la specificità propria della Marina che costituisce valore aggiunto e chiave risolutiva a livello organizzativo: preservarla e sostenerla è fattore di successo. Da ciò emerge la necessità di monitorare i bisogni del personale e finalizzare gli sforzi per dare un chiaro segnale di riconoscimento della specificità della professione intrapresa dai nostri uomini e donne a salvaguardia dell'aspetto motivazionale. Infatti, nell'area del benessere del personale è degna di nota, in particolare, la necessità di av-

viare una rinnovata politica orientata a supportarne la mobilità e a risolvere il problema della disponibilità di alloggi presso le basi aeronavali, ma soprattutto nella capitale e nelle sedi del Centro-Nord, con particolare attenzione, in generale, e in ogni luogo, per le crescenti esigenze del personale appartenente al ruolo sergenti e al ruolo graduati.

Per quanto attiene agli organici, dopo le riduzioni di personale portate prima dalla *spending review* e, successivamente, dalla già citata legge n. 244 del 2012, nel prevedere una contrazione pari a circa il 21 per cento della dotazione organica preesistente (34.000 unità), si porta l'organico a 26.800 unità, da conseguire al 1º gennaio 2025.

A fronte dei circa 29.000 militari oggi presenti, si rileva già da ora come l'organico finale della Marina militare risulti insufficiente rispetto alle esigenze generali. esigenze che sono state fissate sei anni fa in un quadro di riferimento geopolitico un po' differente rispetto a quello attuale, in quanto già da adesso incide sulla capacità di alimentare adeguatamente le posizioni tabellari nelle diverse articolazioni.

La situazione implica, soprattutto, una ridotta capacità di effettuare la rotazione del personale tra impieghi a bordo e impieghi a terra, prolungandone, quindi, le richieste di impegno dal punto di vista personale e familiare. Inoltre, altre esigenze emergenti nel campo della *cyber defence*, dell'addestramento e delle attività formative/addestrative a favore delle Marine estere – nell'ambito di quegli accordi Governo-Governo, a livello di formazione, educazione e addestramento, di cui dicevo precedentemente – completano il quadro a sostegno di queste esigenze dal punto di vista del personale.

Una parziale forma di mitigazione è stata attuata con il già richiamato *multitasking*, significando che a quasi tutto il personale sono assegnati più incarichi o compiti contemporaneamente.

Per quanto concerne gli ufficiali, esiste l'oggettiva difficoltà a soddisfare il crescente fabbisogno organico del comparto interforze, con il conseguente rischio di non poter garantire un'adeguata presenza della Marina militare nei contesti operativi e negli *staff* internazionali (comandi NATO, Unione europea, ONU, coalizioni *ad hoc)*. Peraltro, il peculiare ambito (la nave) in cui operano gli uomini e le donne della Marina richiede nei diversi settori d'impiego (operativo, tecnico e logistico) un elevato livello di responsabilità e profonde conoscenze e competenze specialistiche, quindi la presenza di un adeguato numero di ufficiali. Analogamente, il ruolo dei marescialli, caratterizzato da profili professionali specialistici, costituisce una componente essenziale, soprattutto in relazione all'entrata in linea delle nuove navi dotate, così come i centri a terra, di tecnologie particolarmente avanzate e la cui condotta e gestione può essere solo in parte demandata ai ruoli esecutivi.

L'obiettivo di legge di 26.800 unità di organico rappresenta quindi un valore critico per assolvere a funzioni e compiti istituzionali per i quali si ritiene necessaria una riflessione sull'argomento significando che un valore attorno ai 30.000 militari rappresenta un riferimento maggiormente

praticabile, un'esigenza che ho già partecipato all'autorità di vertice del Dicastero.

Le criticità di cui sopra sono, infine, ulteriormente condizionate dal progressivo invecchiamento degli equipaggi, causato da una prolungata politica di contenimento dei reclutamenti e dalla conseguente riduzione dell'indice di disponibilità del personale imbarcato, che genera importanti fenomeni di preoccupazione. È opportuno sottolineare inoltre il ruolo del personale civile, il cui organico (circa 9.400 unità) è anch'esso destinato e interessato dalle riduzioni normative nonché dal citato regime di assunzioni vincolate.

Il personale civile costituisce circa un quarto dell'organico complessivo della Forza armata, ma ha un ruolo fondamentale nel condurre le attività di manutenzione navale presso i tre stabilimenti e arsenali di Taranto, La Spezia ed Augusta; attività di studio, sperimentazione e ricerca applicata svolte nei centri tecnici quali il Centro di supporto e di studi navali di La Spezia, il CISAM di San Piero a Grado e il CIMA di Aulla, e di manutenzione del munizionamento presso i depositi di munizioni; ruoli tecnici con la produzione cartografica dell'Istituto idrografico della Marina, unico organo cartografico dello Stato. In tutti questi ambiti, le competenze tecniche altamente specialistiche del personale civile, unite ad attività uniche nel loro genere nel settore navale, rappresentano un patrimonio di competenze e professionalità che risulta indispensabile non disperdere.

Signori Presidenti, onorevoli senatori e deputati, concludo la trattazione cercando di sintetizzarla – è una sfida – in quattro punti fondamentali, ma in una chiave prospettica: dotarsi e continuare a disporre di uno strumento aeronavale equilibrato e bilanciato, dando impulso al piano di rinnovamento e ammodernamento delle linee operative; ricapitalizzare lo strumento oggi in inventario, mediante la manutenzione anche di infrastrutture, arsenali, centri tecnici, unità navali; apportare i correttivi del caso alle dotazioni organiche di personale militare e civile; in ultimo, declinare gli interessi strategici nazionali nel mutato quadro geopolitico di riferimento al fine di anticiparne l'evoluzione, i rischi, le minacce e le incertezze per sviluppare e sfruttare le capacità marittime della Nazione, il suo potenziale di potere marittimo, l'evoluzione anche concettuale del pensiero marittimo stesso.

Vi ringrazio per l'attenzione e sono pronto a rispondere a eventuali domande.

PRESIDENTE. La ringrazio, ammiraglio. Cedo la parola all'onorevole Frusone.

FRUSONE *(M5S)*. La ringrazio per essere qui oggi, ammiraglio, e ringrazio i Presidenti.

Lei ha parlato di personale e di trasferimenti. È nota la posizione del Ministro sul benessere del personale e sui ricongiungimenti familiari: una questione che, come lei ha sottolineato benissimo, quando si parla di Ma-

rina diventa difficile contemperare proprio con gli impegni, con gli imbarchi, con il tempo in mare. Mi rendo conto di quanto sia difficile.

Vorrei sapere se si sta volgendo lo sguardo a una nuova pianificazione dei trasferimenti per rendere sempre meno difficile questo momento per quanto riguarda i marinai.

Vorrei poi sottoporle una mia personale curiosità su una sperimentazione, potremmo chiamarla così, che ha fatto la Marina per quanto riguarda l'arruolamento degli incursori, iniziando nel 2015.

Si tratta di un'iniziativa che ho salutato con molto interesse e a mio avviso intelligente. Se non sbaglio, fra qualche anno dovremmo avere i primi incursori che usciranno dal corso che sostituisce la parte VFP4; quindi, questo nuovo *iter* ci darà incursori più giovani e più utili anche al loro ruolo. La mia domanda è se, alla fine di questo periodo, verrà fatto un monitoraggio, una verifica qualitativa perché effettivamente mi rendo conto della sfida di formare in minor tempo e mantenere una qualità così alta, visto che parliamo dei Comsubin che è una eccellenza mondiale e non italiana. È una sfida ardua, però credo che il percorso che la Marina ha intrapreso potrebbe essere anche esteso ad altre Forze armate, dando anche in parte una risposta al problema dell'invecchiamento del personale, che è uno dei grandi problemi che affliggono le Forze armate.

GASPARRI *(FI-BP)*. Ovviamente il nostro Gruppo ritiene che anche le considerazioni di ordine strutturale, attrezzature, investimenti, che lei ha richiamato, ammiraglio, debbano essere oggetto di attenzione di tutto il Parlamento, indipendentemente dalle collocazioni nel Governo o all'opposizione. Quindi, da parte nostra ci sarà, come sempre, l'attenzione a queste esigenze della Marina.

Pur consapevole che il tema è più politico, ma riguarda anche l'impiego della Marina militare, vorrei conoscere una sua riflessione ulteriore sulle questioni che riguardano EUNAVFOR MED/ Sophia. A tal proposito, più volte, in questa Commissione, anche in audizioni del passato, nella scorsa legislatura, con l'ammiraglio Credendino e nelle riflessioni con il Governo, abbiamo sollevato una riflessione su questa missione, che è prestigiosa per l'Italia perché ne è al comando, ma è altresì onerosa per il nostro Paese perché, anche recentemente nelle sedi politiche – quindi lei, da questo punto di vista, non può certamente modificare la situazione – sull'Italia ricade l'onere degli eventuali sbarchi. C'è poi il problema che la famosa terza fase di questa missione, che doveva comportare interventi ancora più diretti nelle acque e nei porti della Libia, in questi giorni, con quello che accade, diventa sempre più una chimera. Ad ogni modo, ci chiediamo che senso abbia questa missione, quali sono le utilità, visto che poi non riusciamo a condividere gli eventuali sbarchi con altri Paesi e le prospettive forse richiedono altri tipi di intervento. Le chiedo una riflessione nel merito e, in generale, sulla situazione mediterranea e concludo, Presidente.

Si annuncia periodicamente il rafforzamento di Frontex in quanto polizia europea del Mediterraneo e noi, ovviamente per la nostra posizione

geografica, e la Marina, per il suo modo di impiego, siamo tutti interessati a questo, però vediamo molti annunci. Quindi, nel complesso le chiedo una riflessione sulla situazione sul fronte mediterraneo che è fondamentale ai fini anche della sicurezza, ai problemi dell'immigrazione nonché rispetto alle incertezze che si aprono con questa nuova fase. Ne abbiamo parlato anche oggi in Assemblea, con l'intervento del Presidente del Consiglio, ma il quadro si fa sempre più importante, visto quello che sta poi accadendo sull'altra sponda del Mediterraneo.

FUSCO *(L-SP-PSd'Az).* Signor Presidente, voglio ringraziare l'ammiraglio, Capo di Stato maggiore della Marina, che ci ha fatto vivere in breve tempo tutto il grande lavoro che fa giornalmente la Marina, specialmente in questo periodo, per l'impegno nel Mediterraneo: voglio ringraziare in proposito tutti i marinai e tutta la Marina. Desidero fare una domanda a livello professionale, sullo sviluppo dell'ala rotante nell'ambito della Marina. Inoltre, annuncio che come Gruppo della Lega vi saremo vicini, per quel che riguarda tutte le problematiche su cui lei ha giustamente fatto delle riflessioni. Infine, le chiedo quali saranno lo sviluppo e gli interessi della Marina nel futuro. Dunque vi saremo davvero molto vicini.

VATTUONE *(PD).* Signor ammiraglio, la ringraziamo per il suo intervento, che ha chiarito bene il ruolo strategico che la Marina sta rivestendo nello scenario internazionale, che è importante e complesso. Per quel che riguarda le criticità che ha evidenziato e le proposte che ha avanzato, concordo con il collega Gasparri sul fatto che di fronte ad obiettivi così importanti non ci sono differenze e quindi daremo certamente il nostro contributo.

Tralascerò alcune domande e mi limiterò a rivolgerle solamente due. Anche io mi collego al riferimento fatto alla tutela dello spazio marittimo, soprattutto nel Mediterraneo, la cui importanza è cresciuta in maniera esponenziale. Se non ho capito male, ad esempio, anche per inquadrare la questione in un contesto economico concreto, circa il 30 per cento delle merci mondiali transitano in quello specchio acqueo, che sarà pari a circa l'1 per cento dello spazio globale. Occorre quindi dare una dimensione economica e di sicurezza importante a tale spazio.

Anche io mi riallaccio alla questione della missione EUNAVFOR MED/ Sophia, che secondo noi rafforza la cornice di sicurezza dell'Italia nel Mediterraneo. Si tratta oltretutto di un comando italiano, che ha portato l'Unione europea a farsi carico della frontiera Sud. Il comando italiano, tra l'altro, scade a fine anno: se non sbaglio a dicembre. Pensiamo – lo ribadisco – che essa rafforzi la cornice di sicurezza. Mi collego dunque ad una domanda precedente, chiedendo quale sia, dalla sua prospettiva, l'importanza di questa missione, che secondo noi rafforza la cornice di sicurezza, in uno scenario così complesso.

Tralascio tutte le altre domande e ne pongo solo un'altra relativa alla questione industriale, a cui ha fatto cenno, per ciò che riguarda la questione interna. Vorrei però accennare a una questione un po' più generale,

perché l'industria navale nazionale rappresenta anche un traino fondamentale delle esportazioni per il nostro Paese e questo è attestato e testimoniato: se non vado errato, abbiamo venduto circa 48 navi militari da superficie negli ultimi dieci anni e il nostro Paese è il primo esportatore d'Europa.

Lei ha fatto cenno al Fondo europeo della difesa. Quindi, anche rispetto a questo obiettivo molto importante per l'Italia, le chiedo quali meccanismi sono stati eventualmente identificati, sempre pensando a questo obiettivo, per valorizzare le capacità di ricerca, di sviluppo e anche di prototipazione nell'ambito del Fondo europeo della difesa.

DEIDDA *(FDI)*. Rivolgo all'ammiraglio un saluto da parte del Gruppo di Fratelli d'Italia della Camera dei deputati e anche quello del Senato, rappresentato dal collega senatore Ciriani. Le sue parole, per quanto pacate, denunciano il fatto che da anni la Marina militare sta sopportando dei tagli, che si riflettono sia sui mezzi, sia sugli uomini e sulle infrastrutture. Ciò provoca grande tristezza, perché nella storia del nostro Paese la Marina militare ci ha sempre reso orgogliosi, nella Prima e nella Seconda guerra mondiale, essendo stimata anche dai nemici. Vedere oggi che c'è una sorta di ridimensionamento degli uomini e dei mezzi ci deve far preoccupare, proprio perché la Marina è impegnata in molteplici compiti a difesa del Paese.

Vorrei ricordare che, posto sotto la Marina militare, un nucleo della Guardia costiera subacquea recuperò centinaia di corpi morti di migranti, in un mare in tempesta, per non lasciare i corpi nel fondo del mare. Questi uomini del nucleo subacquei della Guardia costiera rischiarono la propria vita proprio per quel valore eppure da anni aspetta una risposta la richiesta che sia concessa loro una medaglia. Vorremmo, dunque, che i nostri militari venissero premiati. Molto si dice dell'umanità dell'Italia e questi militari hanno lottato per la vita e per dare dignità anche a dei morti.

In secondo luogo vorrei avanzare la proposta di mettere fine alla discriminazione che i nuclei subacquei subiscono per ciò che riguarda l'indennità di trascinamento. Infatti per l'indennità dei subacquei, diversamente da quanto accade per altre mansioni e altri compiti, non viene riconosciuto il trascinamento quando smettono di compiere tale attività. Chi fa una vita da subacqueo sa che gli effetti di quella vita si portano dietro per sempre e quindi, forse, quell'indennità andrebbe riconosciuta. Concludendo le chiedo quali sono le situazioni più critiche nelle basi per quanto riguarda gli alloggi, dove si sta intervenendo, e se avete stimato quanto tempo e denaro occorrano. A questo proposito le chiedo se può fare da tramite e ne può parlare con il Ministro a proposito del fatto che il Consiglio centrale di rappresentanza (Cocer) interforze e anche la sezione della Marina, chiedono di essere ricevuti dal Governo in previsione della legge di bilancio. Da anni non viene ricevuto il Cocer interforze per dialogare e confrontarsi sulla legge di bilancio. Spero che con il Governo del cambiamento, anche per suo tramite, il Cocer questa volta sia convocato, proprio

per parlare di queste criticità che ci ha segnalato. Da parte nostra faremo di tutto per dare risorse alle nostre Forze armate.

MINUTO *(FI-BP).* Grazie ammiraglio per la sua relazione. Vorrei fare una domanda molto specifica, anche se in proposito ho già presentato un'interrogazione al Ministro. Sappiamo bene che fra un po' di tempo verranno spostati 700 militari – parlo quindi dei volontari in ferma prefissata – da Taranto all'isola della Maddalena. Logicamente sapete bene quello che avverrà nel momento in cui verranno spostate queste 700 persone: ciò comporta anche disagi per le famiglie. Credo inoltre che quella presenza ci sia da settanta o da ottant'anni e quindi si è creato un indotto non indifferente e sappiamo bene quello che sta accadendo a Taranto in questo periodo. So anche che volete sostituirli – da qui nasce la domanda – non so se per un periodo breve e se poi li riconfermerete, con dei militari, che verranno spostati credo dal Qatar. Questi militari verranno spostati solo per un periodo e, comunque, vorrei sapere cosa succederà l'anno dopo. Rimarrà vacante una città come Taranto? Avete pensato, ad esempio, di spostare a Taranto la nave Palinuro, che credo stia all'isola della Maddalena, visto che la scuola dei marescialli della Marina è situata proprio a Taranto? Sappiamo bene che all'isola della Maddalena prima c'era la base dei sommergibili americani e poi, non so per quale motivo, probabilmente grazie agli ambientalisti, essa è stata spostata e quindi vorrei capire se potete fare qualcosa per evitare tutto questo.

PRESIDENTE. Se non ci sono altri interventi, cedo la parola per la sua replica all'ammiraglio Girardelli.

GIRARDELLI. Ringrazio gli onorevoli senatori e deputati per le domande molto interessanti che qui sono state poste e che mi consentono di effettuare qualche approfondimento e rispondere nell'ambito delle mie competenze e conoscenze.

Andrei in stretto ordine cronologico. In risposta all'onorevole Frusone, la condizione del marinaio – cui accennavo precedentemente – è particolarmente impegnativa, perché oltre alle sedi, agli imbarchi e ai compiti di bordo, bisogna considerare anche le specializzazioni del personale. A bordo di un'unità navale ci sono tecnici di macchina, elettricisti, tecnici elettronici, segnalatori, radaristi, cannonieri, nocchieri: ciò richiede che l'equipaggio venga formato e impiegato per assicurare un *output* operativo e la funzionalità operativa di queste unità.

È chiaro che la tematica dei ricongiungimenti familiari, della movimentazione e dei trasferimenti è di primo livello e riscontro: c'è una pianificazione triennale, con proiezione quinquennale, dell'impiego del personale, in maniera tale da poter rendere edotto in anticipo il personale a fronte delle sue necessità familiari, fermo restando che le situazioni contingenti gravi e particolarmente critiche, *ex* legge 104, vengono analizzate su base puntuale.

L'esigenza da soddisfare è fondamentalmente quella di armare le unità navali con il personale per poter garantire l'adeguato *output*. Questo implica trasferimenti perché i poli aereonavali principali sono tre: Taranto, La Spezia e Augusta. Dal punto di vista numerico dobbiamo tener conto delle qualifiche e degli investimenti che sono stati fatti anche nei confronti del personale. La preparazione di un tecnico elettronico e dei sistemi informatici di bordo richiede diversi anni; una volta destinato a terra, bisogna mettere a frutto la preparazione del soggetto in un'ottica organizzativa, fermo restando il rispetto per le sue situazioni familiari, indirizzandolo a ricoprire determinati incarichi ove possa continuare a fornire il proprio contributo.

La mobilità era prima sostenuta dalla legge n. 100 del 1987: nata negli anni Ottanta, valeva per tutto il pubblico impiego e ha nel tempo perso il suo valore e potenziale economico. Questa è una prima riflessione.

La seconda riflessione è quella cui accennavo prima e ha a che fare con il 51 per cento di efficienza delle infrastrutture. Andando ad analizzare la parte alloggiativa del personale nelle varie basi di poli aereonavali, anche e sopratutto in alcune zone ad alta intensità abitativa come Roma, scopriremo che, per rendere maggiormente disponibili gli alloggi, sia del personale imbarcato che del personale a terra, a fronte dell'innegabile diminuzione del complesso delle risorse finanziarie, la Marina ha formato dei nuclei di manutenzione edile. Si tratta di squadre di personale preparato e certificato che intervengono sulle piccole manutenzioni e garantiscono la disponibilità continua di un alloggio a favore del personale.

In caso di interventi di manutenzione straordinaria, di messa a norma e ristrutturazione, che possono essere svolti solo da ditte esterne, questo non è consentito. Negli ultimi tre anni sono stati fatti circa 3.000 interventi: questo vuol dire che la Marina, per fornire un alloggio al personale che ha lasciato La Spezia per venire a Roma o da altri parti, come Taranto, Brindisi, Venezia o Livorno, invece di effettuare la gara, le manutenzioni e il cambio utenza, ha fatto tutto al proprio interno.

Il principio è quello cui vi ho accennato anche prima: se a bordo un elettricista fa l'elettricista, può fare l'elettricista anche a terra, purché si qualifichi; se a bordo fa il meccanico o il tecnico di macchina, probabilmente sa fare interventi idraulici pure sugli impianti tecnologici; se a bordo fa il nocchiere (i nocchieri sono noti per le pitturazioni, perché sono capaci di pitturare fuori bordo), probabilmente riesce a fare anche le attività di manutenzione. Questo, ha portato a un aumento dell'efficienza. Tuttavia, circa il 25 per cento degli alloggi disponibili a terra necessitano di interventi di manutenzione straordinaria, che fanno riferimento a quel piano cui ho accennato prima.

La tematica è quindi alla nostra attenzione e gli interventi, nell'ambito delle possibilità e capacità, vengono fatti proprio per andare incontro al personale e fare in modo che la mobilità e multifunzionalità del personale sia salvaguardata.

Non solamente nella parte incursori, ma anche nella parte subacquei, sommergibilisti e forze anfibie è stato applicato un reclutamento, ad ini-

ziare dai VFP1, per ringiovanire e far fronte alle crisi vocazionali in questo campo. I risultati delle sperimentazioni in atto, che seguo personalmente, in particolare sulla parte subacquea, ma anche sulla parte sommergibilistica e anfibia, sono particolarmente confortanti. È stato infatti necessario adattare l'attività formativa, calettandola su persone di diciannove o venti anni (piuttosto che venticinque o ventisei), non più con un approccio di carattere tradizionale, ma di accompagnamento e crescita di consapevolezza, per fare in modo che conoscano le loro potenzialità e capacità. Questo ha generato un incremento percentuale significativo degli idonei a fine corso. Sulla parte del VFP1, negli anni precedenti gli idonei a fine corso erano intorno al 10-12 per cento, mentre ora si aggirano intorno al 40-45 per cento, ma ciò richiede un percorso di accompagnamento, addestramento e vicinanza, sopratutto dal punto di vista psicologico e delle capacità. Sono fiducioso che questo percorso darà risultati particolarmente significativi.

Perché c'è stata la crisi delle vocazioni in questi campi particolarmente specialistici? Ne parlavo prima con i Presidenti: c'è stata perché rispetto alle unità di superficie i compiti sono sicuramente più impegnativi, il rischio è maggiore e la richiesta di prestazioni e disponibilità del personale è maggiore, ma sopratutto perché nel tempo – e rispondo anche indirettamente al quesito sulla parte subacquea dell'onorevole Deidda – la differenza economica tra il personale specialistico e il resto del personale si è ridotta, per ragioni che forse sarà opportuno indagare. È chiaro che deve esserci la motivazione, ma a questa deve corrispondere un sostegno più remunerativo dal punto di vista economico.Dal punto di vista del ringiovanimento l'applicazione di questa nuova forma di reclutamento sta dando risultati positivi.

Ringrazio il senatore Gasparri per il suo appoggio rispetto alle acquisizioni, alla costruzione e, più in generale, riguardo al futuro. Per quanto riguarda l'operazione EUNAVFOR MED/Sophia, la Marina militare dà all'operazione il proprio contributo dal punto di vista della competenza: fornisce l'*operational commander*, il *force commander* (l'ha sempre fornito tranne per un periodo che è stato degli spagnoli), la parte *staff* e l'unità di comando in un'ottica di grande partecipazione a questa sensibilità europea nell'ambito del fronte Sud, che si aggiunge anche al fronte della NATO. In effetti, il fronte Sud della NATO ha lo stesso valore del fronte orientale, ma gli effetti che si registrano nel Mediterraneo risalgono a cause che sono esterne all'aspetto Mediterraneo. Quindi è necessario intervenire sulle cause, laddove ci sono situazioni di incertezza e instabilità cui stavo precedentemente accennando.

In relazione al fronte mediterraneo, ci sono operazioni di sicurezza marittima, ovvero quelle operazioni che ho citato precedentemente, che hanno il compito proprio di garantire la sicurezza delle linee di comunicazione. Si pensi, per esempio, che il 95 per cento delle comunicazioni via Internet passa su cavi sottomarini: il canale di Sicilia è una zona a maggior concentrazione di questi cavi. Nel momento in cui ci sono attacchi informatici, *cyber defence* e quant'altro, l'argomento merita certa-

mente una riflessione, anche dal punto di vista militare, integrata a un approccio interministeriale e di Agenzia.

È in corso, a livello politico, una valutazione su EUNAVFOR MED/ Sophia nelle sue linee generali; le missioni europee sono sul consenso dei 28, quindi è chiaro che risalgono – è stato citato l'ammiraglio Credendino – al Cops per gli indirizzi a livello europeo strategico che lì vengono dati.

Durante il mio intervento ho citato la presenza della nave Gorgona attualmente nel porto di Tripoli, con a bordo una cinquantina di militari della Marina militare, che agisce per mantenere in efficienza le motovedette della Guardia costiera e della Marina libica in maniera tale che possano esercitare la propria sovranità. Questo concorre a svolgere le attività secondo un derivato numerico, che è stato presentato in più sedi, il cui contributo è sicuramente da ascrivere anche alle attività di Sophia, a suo tempo nata per disarticolare il traffico, il contrabbando di armi e poi di altri mezzi come il petrolio, il carbone ed altro. Il contributo che la Marina militare darà in uomini, mezzi e navi sarà coerente con le decisioni che a livello politico, a livello governativo, saranno assunte in sede europea, anche su sollecitazione da parte dell'Italia.

Il senatore Fusco si riferiva all'ala rotante: la Marina militare ha in servizio due linee (EH101): elicotteri pesanti molto performanti entrati in servizio all'inizio degli anni 2000; quindi con anche una maturità dal punto di vista di impiego e dell'integrazione con la flotta, dei collegamenti, del supporto agli elisbarchi, alle capacità di protezione su terra, alla Brigata marina «San Marco». È poi in avanzato stato di introduzione l'NH90 nelle sue due versioni: SH90 fino a un massimo di 46 macchine con una capacità antisommergibile, di sorveglianza di superficie, di integrazione e di allungamento di quello che è il braccio operativo delle unità navali nel momento in cui, in particolar modo con l'SH90 ma anche l'EH101 con la capacità antisom, c'è una soluzione di continuità nel pattugliamento mediante ala fissa in funzione antisommergibile.

Questo mi dà l'occasione per significare che, nel cambio del riferimento geopolitico cui ho accennato precedentemente, quando sono state assunte alcune decisioni negli anni precedenti, a metà del decennio scorso, ma anche nei primissimi anni di questo decennio, la presenza di una minaccia antisommergibile nel Mediterraneo era praticamente minimale, quasi da escludere. Nel Mediterraneo sono tornati in maniera significativa sommergibili di altre Nazioni, ma anche i Paesi rivieraschi sono dotati di sommergibili.

È chiaro che in questa situazione la capacità di sorveglianza, la capacità di sapere, di costruire quella modalità in *situational awareness* per sapere dove si trova tutto quello che c'è sulla superficie e sotto la superficie, ai fini della tutela degli interessi nazionali assume una valenza particolarmente importante e significativa. Il tutto si completerà – mi sembra che ce ne siano in servizio tre su dieci – con la versione MH, la versione di trasporto, con il portellone dietro, in maniera tale che ci sia la possibilità di effettuare proiezione su terra di forze speciali e di forze anfibie della Brigata marina «San Marco». Inoltre, gli NH90 sono più o meno della stessa

tipologia di quelli in acquisizione da parte dell'esercito italiano, che già sono stati schierati in Afghanistan e che già hanno dato risultati positivi, ancorché siano differenti perché l'elicottero imbarcato a bordo è differente da quello che svolge le missioni a terra perché deve avere le pale ripiegabili, la coda ripiegabile, il carrello più potenziato; tutti i componenti devono essere marinizzati per evitare la salsedine e altro.

La tematica che contraddistingue questo è che quando sono stati acquisiti c'era un riferimento di risorse, di funzionamento e di esercizio, come citavo precedentemente, molto più elevato, quindi le criticità che si avvertono in questo momento si riferiscono al mantenimento in servizio e al supporto in servizio per garantirne l'*output* operativo.

Sono macchine particolarmente importanti e significative. Fra poco arriveranno al termine della loro vita operativa gli Agusta-Bell AB 212, che hanno quasi cinquant'anni. In cooperazione c'è un programma a livello di interforze dove c'è l'esigenza, da parte della Marina, dell'Aereonautica, dell'Esercito ma anche dei Carabinieri – se ricordo bene – di un elicottero leggero che possa andare a bordo delle unità, che ho definito il pattugliatore a medio raggio, l'unità leggera, a sostituirle e anche a bordo di quelle che io ho chiamato *European Patrol Corvette* che dovrebbero essere quelle unità che, oltre al pattugliamento a medio raggio, assicurano anche una maggiore capacità dal punto di vista antisommergibile nel Mediterraneo, per le ragioni alle quali ho precedentemente accennato.

Delle dieci fregate europee multimissione, quattro sono in versione antisommergibile; la scelta è stata fatta nel 2005, a fronte di 8 fregate della Classe Maestrale, e dell'uscita delle unità della classe Durand de la Penne, che hanno capacità antisom. Quindi, è necessario trovare un bilanciamento per poter assicurare quella presenza, quella sorveglianza nel campo subacqueo, nel campo antisommergibile, che garantisca l'espressione della sicurezza in questo campo.

Nel Mediterraneo, oltre a unità provenienti da diverse parti del mondo – ho citato la parte russa – da due-tre anni sono presenti le unità della Marina popolare cinese perché fanno attività di presenza e di sorveglianza. Lo scorso anno, se non erro, tre gruppi navali sono passati per il Mediterraneo, uno si è fermato anche a Civitavecchia: una rifornitrice, un cacciatorpediniere e una fregata.

Prima erano gruppi che facevano l'addestramento con gli allievi a bordo; ultimamente, invece, sono gruppi della Marina militare vera e propria. Hanno visitato proprio tutti i porti connessi con la Via della seta marittima *(One Belt One Road)*, soprattutto al Pireo, ma sono stati anche in Italia, in Spagna, in Algeria, in Egitto, e così anche in altre parti: Turchia, Malesia, Australia.

Questo sta a significare il posizionamento competitivo della Repubblica popolare cinese. Inoltre, sono andati fino al Baltico e hanno fatto un'esercitazione particolarmente complessa insieme alla Marina russa.

Anche in questi giorni è in atto un'esercitazione tra le Forze armate russe e quelle cinesi nell'area sud-orientale della Russia che è collegata con le attività navali in atto nel Mediterraneo orientale, in previsione fu-

tura, con la diminuzione del ghiaccio permanente nell'Artico, probabilmente ci sarà, tra dieci, venti, trent'anni, una modifica di quelle che sono le linee di comunicazione, essendo il passaggio a Nord-Ovest o Nord-Est (dipende da che parte si vede) quasi praticabile per tutto l'anno.

Questo andrà a modificare anche uno scenario geopolitico e di commercio, di posizionamento, tanto è vero che il Presidente russo lo scorso anno ha promulgato un certo numero di leggi per esercitare la propria sovranità in quei mari in quella zona, dicendo che non potevano passare se non petroliere russe che avevano preso il petrolio nella parte russa; i sistemi di pilotaggio, di segnalazione, di supporto alla navigazione non potevano essere che assicurati dai russi; in Islanda la Cina sta costruendo una ambasciata con 500 posti di lavoro; è la visione di come cambia la prospettiva.

È per questo che anche l'Italia, in particolare con la Marina militare – ho citato in proposito la nave Alliance – ha avviato da circa due anni le campagne High North, in cui si va oltre il Circolo polare artico, per fare rilievi di carattere scientifico, ad esempio sulle correnti e sulla salinità dell'acqua. Gli studiosi dicono che il 40 per cento delle risorse fossili non ancora scoperte sono sotto la calotta polare artica e quindi questo è un aspetto di particolare rilevanza per tutte le motivazioni di carattere geopolitico che ho precedentemente ricordato.

Sulle missioni EUNAVFOR MED/Sophia penso di avere in qualche modo risposto anche al senatore Vattuone, significando l'importanza dello scenario Mediterraneo, laddove si devono governare gli effetti, ma le cause vanno rimosse intervenendo da altre parti.

Per ciò che riguarda l'industria navale nazionale e le 48 navi negli ultimi dieci anni, il cambiamento forse più significativo da parte dell'industria nazionale, sia di quella ad alta tecnologia, chiamiamola elettronica e dei sistemi di condotta dell'operazione, ma anche in special modo di quella cantieristica, si è basato su due punti. Innanzitutto la Marina militare, l'industria e la parte di *procurement* – che per legge risale al Segretariato generale della difesa e alla Direzione generale degli armamenti – in fase di predisposizione di questi progetti e di queste nuove sfide hanno esaminato in maniera congiunta, nel rispetto delle proprie autorità e responsabilità, quale fosse la soluzione migliore, sulla base delle esigenze operative future. Da quando una nave viene pensata a quando entra in servizio, passano almeno dieci anni e quindi c'è un evoluzione tecnologica, ma non soltanto. C'è il tema della capacità tecnologica da parte dell'industria, volta a poter corrispondere a queste sfide, in un'ottica di ricerca tecnologica e scientifica anche a livello europeo – ad esempio c'è l'European defence agency (EDA), che dal punto di vista dei requisiti e della ricerca tecnologica rappresenta un elemento di riferimento – affinché il progetto che nasce e si sviluppa sia realizzabile e innovativo. Certamente ci sono dei margini di rischio, perché il rischio c'è in qualsiasi attività.

Inoltre – ed ecco quindi il dato relativo alle 48 navi da esportazione – il cambio di paradigma è stato particolarmente significativo. Quando ho accennato agli accordi tra Governo e Governo, in concreto ciò significa

che una Forza armata, la Difesa, si fa garante nei confronti del cliente, che può essere una Marina di altri Paesi e quant'altro, della formazione, dell'addestramento, del supporto in servizio, ma soprattutto anche del rispetto dei tempi, dei requisiti, delle capacità innovative e cantieristiche dell'industria nazionale. Questo rappresenta un elemento di successo, particolarmente abilitante. L'applicazione di tutto ciò ad un ambito europeo, dove c'è la parte istituzionale e quindi la parte della Forza armata, con le sue conoscenze operative, con le sue conoscenze ed esigenze, con la sua previsione del futuro – perché per un aereo, un sommergibile o un veicolo blindato si prevede un impiego futuro, mantenendo la flessibilità operativa e quindi quella versatilità strategica a cui ho fatto precedentemente riferimento – va valorizzata in un'ottica anche europea, trovando sicuramente dei *partner* e facendo convergere le esigenze operative e le capacità. È evidente che questo implica – ed è l'altra branca, che riguarda la parte del Segretariato generale della Difesa e la parte dell'industria vera e propria – una base tecnologica e anche di *supply chain*, di piccole e medie imprese e quant'altro, che sia capace di partecipare e sostenere tutto questo.

Ritengo che le capacità e l'industria strategica nazionale – così mi sento di chiamarla – ci siano, sia nei grandi assiematori, nei grandi sistemisti (sistemi dei sistemi), sia soprattutto in quelle piccole e medie imprese, che hanno nell'innovazione, nella presenza di gente giovane, nello sfruttamento delle eccellenze presenti nella società italiana, un elemento di successo.

Faccio un esempio: quando ha accennato ai futuri sottomarini, replicando la tecnologia dei satelliti per la parte immersa, ho fatto riferimento a un progetto ambizioso, che riguarda le batterie di litio, la conservazione dell'energia a bordo dei sottomarini, la propulsione senza bisogno dell'aria, quindi la propulsione con idrogeno e ossigeno, e la trasformazione, a bordo dei sottomarini, di tutte le movimentazioni che adesso sono di carattere idraulico verso una componente elettrica. Ciò ha delle ricadute di tecnologia e di capacità sul comparto generalizzato, sul comparto civile e in altri comparti, decisamente importanti. Non a caso ho avuto a bordo di un sottomarino il professor Battiston, presidente dell'Agenzia spaziale italiana, il quale ha fatto subito un parallelismo, dal punto di vista tecnologico, con la tecnologia dei satelliti. Lo stesso vale anche per altri campi.

Sulle criticità degli alloggi, ho risposto. Per ciò che riguarda il fatto di ricevere il Cocer in occasione della legge di bilancio, sarà mia cura portare a chi di competenza il messaggio da parte dell'onorevole Deidda. I tagli hanno interessato la Marina come hanno interessato le altre Forze armate. Ho messo in evidenza gli effetti, ovvero il fatto che abbiamo dovuto dare priorità, come farebbe qualsiasi persona, a garantire le missioni istituzionali, avendo però ben presente un piano di recupero, di rientro e di assorbimento da sottoporre agli organi competenti.

Quanto ai volontari in ferma prefissata, a Taranto e alla Maddalena, la tematica è già stata oggetto, da parte del sottosegretario alla difesa, Volpi, di una risposta in Commissione, su cui adesso vado a memoria. Ta-

ranto non perderà, anzi. Faccio un passo indietro: alcuni anni fa è stata fatta una razionalizzazione dei sistemi di formazione e di reclutamento del personale del Corpo degli equipaggi militari marittimi (CEMM), della Marina militare, mettendo Mariscuola Taranto come punto unico di riferimento. Questo ha fatto sì che negli ultimi cinque anni i frequentatori di Mariscuola Taranto, se ricordo bene, fossero una media di 2.200. L'incremento dei volontari in ferma prefissata di un anno (VFP1), la presenza in futuro di un addestramento nei confronti di equipaggi stranieri e la presenza di un maggior reclutamento di volontari in ferma prefissata, sia del CEMM che delle Capitanerie di porto, hanno portato all'esigenza di evitare la saturazione delle capacità di Mariscuola Taranto, andando ad equilibrare con Mariscuola La Maddalena. Quindi, non ci sarà una diminuzione di frequentatori, ma ci sarà un aumento da adesso in poi – lo posso anticipare – dai 2.200 negli ultimi cinque anni, in proiezione futura, soprattutto negli anni 2019, 2020, 2021. Si tratta di una proiezione su un periodo di tempo più significativo, quando ci sarà una necessità ancora maggiore. Per i marescialli a cui ho accennato precedentemente, infatti, per motivi di età, ci sarà una fuoriuscita importante negli anni 2022, 2023 e 2024. Quindi ciò vuol dire che, dal prossimo anno, il numero dei corsi normali per i marescialli aumenterà e quindi è necessario mettere a sistema le capacità di svolgimento da parte di queste due scuole. In aggiunta, questo si inserisce – ed è sempre presente nella risposta – in un protocollo che è stato attuato dalla Difesa per fare in modo che La Maddalena, in particolare, avesse un incremento delle attività formative, delle attività innovative e quant'altro. Ritengo che la non diminuzione a Taranto e un incremento alla Maddalena rappresenti un buon punto di equilibrio.

Vi ringrazio e penso di aver risposto a tutte le domande.

PRESIDENTE. C'è stata la richiesta di intervento da parte dell'onorevole Ferrari.

FERRARI *(Lega)*. Ringrazio i Presidenti e l'Ammiraglio per la sua relazione particolarmente interessante ed efficace. Ci ha trasmesso anche, nelle sue repliche, la passione per la professione che esercita e ci ha evidenziato le problematiche della Marina, sia sotto il profilo del personale che sotto quello delle infrastrutture e degli armamenti.

A nome del Gruppo della Lega che rappresento alla Camera, voglio esprimere la nostra attenzione alle problematiche del personale, come sono state evidenziate dai colleghi. Colgo l'occasione per esprimere una particolare vicinanza ai fucilieri di Marina Latorre e Girone, che nelle prossime settimane dovranno affrontare, all'interno di un quadro internazionale, una vicenda che ci ha toccati da vicino. Penso di parlare a nome di tutti: alla Camera è stata già espressa solidarietà da parte del Ministro, che li ha ricevuti, ma voglio esprimere anch'io, a nome di Camera e Senato, una particolare vicinanza alla loro situazione.

Nel suo intervento ha messo in evidenza anche il progressivo deterioramento dell'infrastruttura militare e il suo impiego notevole sia nei teatri

più prossimi al Mediterraneo, sia nel contesto internazionale, e come la Marina sia la proiezione più esterna delle nostre Forze armate a tutela degli interessi nazionali. Come lei ha evidenziato, dal 2013 al 2018 sono state messe in disarmo diciassette unità militari, poi sostituite da altre nove. Come ci diceva, la classe Durand de la Penne verrà anch'essa nel tempo messa in disarmo e ricordo che anche per le navi della classe San Giorgio è previsto il disarmo nel prossimo quadriennio.

A fronte di questo impiego, che naturalmente provoca un aggravio del grado di usura del naviglio, in previsione del futuro disarmo delle navi di cui ho detto e del programmato acquisto e messa in servizio di nuove navi (come ci diceva, passano dieci anni tra il pensare una nave e metterla in servizio dopo il varo), le chiedo se possa essere garantito nel futuro il nostro impegno a difesa degli interessi nazionali, anche in sede di missioni internazionali, sia nel teatro mediterraneo sia nel resto del mondo.

GIRARDELLI. Proprio basandoci sul termine dei dieci anni, che poi potranno essere anche otto o nove, vorrei sottolineare che le decisioni da prendere nel 2019-2020 avranno effetti nel 2026-2027. Ho parlato del 2033: si è ancora in tempo quindi per poter dar corso a questi programmi di acquisizione e fare in modo che non ci siano flessioni nel medio termine.

Lo strumento militare ha una rendita di posizione: le unità che sono in navigazione adesso, gli aeromobili che volano o altro lo fanno perché cinque o sei anni fa sono stati predisposti dal punto di vista delle manutenzioni e delle certificazioni. Il nostro compito, dal punto di vista tecnico-operativo, è mettere in evidenza questi aspetti in maniera tale da poter prendere decisioni in anticipo, prima che la situazione diventi irreversibile.

PRESIDENTE. Se non ci sono ulteriori richieste di intervento, ringrazio l'ammiraglio Girardelli per la sua esaustiva relazione e la sua disponibilità a rispondere a tutte le domande.

Desidero condividere il pensiero dell'onorevole Ferrari in relazione ai nostri marò, che dovranno di qui a poco – speriamo in modo definitivo per l'Italia e con un esito favorevole sul problema della giurisdizione – affrontare un ulteriore impegno.

Dichiaro conclusa l'odierna procedura informativa.

I lavori terminano alle ore 15,05

€ 2,00