



Federazione Lavoratori Pubblici e Funzioni Pubbliche

# FLP DIFESA

## Coordinamento Nazionale



✉ piazza Dante, 12 - 00185- ROMA - ☎ 06-77201726 📠 06-77201728 - @-mail: [nazionale@flpdifesa.it](mailto:nazionale@flpdifesa.it) - web: [www.flpdifesa.it](http://www.flpdifesa.it)

### NOTIZIARIO n. 88 del 12 LUGLIO 2010

#### CONTINUANO IN COMMISSIONE DIFESA DEL SENATO GLI INTERVENTI DEI VERTICI MILITARI **AUDIZIONE DEL CAPO DI STATO MAGGIORE DELLA MARINA**

Come noto, la Commissione Difesa del Senato ha programmato l'audizione dei Vertici militari, per conoscere le linee programmatiche ad inizio del loro mandato. Dopo l'intervento del Segretario Generale e del Capo di SME (vds. Notiziari nn. 56 e 67/2010), in data 16 giugno si è tenuta l'audizione del **Capo di Stato Maggiore della Marina amm. Sq. Branciforte** (in allegato, copia del resoconto parlamentare).

Nel parte iniziale del suo intervento, il Capo di SMM ha ricordato le attività in capo alla F.A., descritto la situazione attuale della flotta ed evidenziato le esigenze future in ragione dei compiti assegnati. Dopo aver ricordato la complessa struttura territoriale della Marina, è passato ad esaminare la preoccupante situazione degli Arsenali MM di Taranto (con la Sezione Staccata di Brindisi), di La Spezia e di Augusta. Dopo aver affermato che *"la Marina nel corso degli anni ha studiato varie proposte per superare la grave situazione di degrado strutturale in cui versano"*, ha ricordato il recente studio del Comitato per la riconversione degli arsenali della Marina militare (CRAMM) e la proposta di trasformazione del supporto arsenali, di cui per la verità non si hanno più tracce (il Presidente del CRAMM si è peraltro dimesso!). Ha quindi proposto le seguenti considerazioni, che riportiamo per stralci.

*"La realizzazione di questi studi ha portato a rimandare le specifiche problematiche di natura normativa, subordinandone la trattazione all'individuazione del modello organizzativo da adottare. Nel contempo si sono aggravati i problemi delle infrastrutture e quelli del personale civile, per il quale si avverte la mancanza di assunzioni e lo sbilanciamento nelle qualifiche. Il mancato adeguamento delle infrastrutture ha inoltre provocato, negli ultimi anni, interventi della magistratura e dell'ispettorato del lavoro, con conseguenze di carattere penale per la dirigenza dell'arsenale di Taranto e disposizioni prescrittive che stanno gravemente limitando le prestazioni degli Stabilimenti e quindi l'efficienza della flotta. La Marina ha reagito predisponendo un piano di adeguamento infrastrutturale idoneo a rispondere alle prescrizioni dell'ispettorato del lavoro e atto a far riprendere, seppur gradualmente, le attività lavorative. Tuttavia, il progetto, finanziato per circa 81 milioni di euro per il 2008 e il 2009, necessita di circa ulteriori 215 milioni di euro nel quadriennio 2010-2013. La questione del personale civile degli stabilimenti di lavoro richiederebbe poi un intervento strutturato a livello Difesa, in quanto accomuna gran parte dei dipendenti che operano negli enti della Marina. Il problema finanziario è poi alla base di tutte le difficoltà che si incontrano nella concreta gestione della Forza armata. Ciò non solo nel settore del personale, che peraltro assorbe la maggior parte delle risorse assegnate, ma anche e soprattutto nei settori dell'investimento e dell'esercizio che rappresenta la maggiore criticità. Infatti, se fino al 2003 il volume delle risorse destinate alla Marina dalle leggi di bilancio era sufficientemente coerente con i compiti e la struttura della Forza Armata, a decorrere dall'anno successivo si è registrata una crescente contrazione delle disponibilità generali determinata sostanzialmente dall'adozione di misure di contenimento della spesa pubblica" Tuttavia, il notevole sforzo per il contenimento delle spese in tutti i settori, unito all'evidenza del ridottissimo margine di efficientamento residuo, lasciano intendere di essere prossimi al "carico di rottura" dell'intero sistema, assolutamente evidente nelle contrazioni del corrente esercizio finanziario, con una qualità della spesa militare oggettivamente peggiore rispetto a quella dei paesi europei di riferimento per livello di economia e collocazione nel contesto internazionale*

Considerazioni condivisibili, certo: ma, se pensiamo ai contenuti del D.L. 78, temiamo che il Governo se ne preoccupi davvero molto poco! Fraternali saluti.

IL COORDINATORE GENERALE  
(Giancarlo Pittelli)

**Allegato al Notiziario FLP DIFESA n. 88 del 12.07.2010**

**DIFESA (4<sup>a</sup>)**

MERCOLEDÌ 16 GIUGNO 2010

**140<sup>a</sup> Seduta (pomeridiana)**

*Presidenza del Presidente*

**CANTONI**

*Interviene, ai sensi dell'articolo 47 del Regolamento, il capo di Stato maggiore della Marina militare, ammiraglio di squadra Bruno Branciforte, accompagnato dal capitano di vascello Aurelio De Carolis e dal capitano di corvetta Giancarlo Ciappina.*

*La seduta inizia alle ore 14,50.*

**SULLA PUBBLICITÀ DEI LAVORI**

Il presidente CANTONI comunica che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento del Senato, sono state chieste l'attivazione dell'impianto audiovisivo a circuito chiuso e la trasmissione radiofonica e che la Presidenza del Senato aveva fatto preventivamente conoscere il proprio assenso.

In assenza di osservazioni contrarie, tale forma di pubblicità sarà dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

Così resta stabilito.

**PROCEDURE INFORMATIVE**

**Audizione, ai sensi dell'articolo 47 del Regolamento, del Capo di Stato maggiore della Marina militare, in relazione all'affare assegnato relativo alle linee programmatiche dei nuovi vertici delle Forze armate (n. 367)**

L'ammiraglio BRANCIFORTE descrive innanzitutto le principali attività svolte dalla Marina militare, che discendono dalle direttive politiche e dal concetto strategico interforze (sviluppato dal Capo di Stato maggiore della Difesa ed approvato dal ministro della Difesa), che evidenzia due funzioni fondamentali per adempiere alle missioni: una preventiva (riferita alla difesa ed alla sicurezza nazionale e che prevede attività di protezione delle aree di interesse nazionale), ed una di intervento (attinente all'impegno dell'Italia all'estero e al suo ruolo nella comunità internazionale).

Dallo sviluppo di tali funzioni e dalla necessità di adempiere a specifici compiti derivanti da apposite leggi, derivano i due concetti di impiego della Marina, cioè quello della sorveglianza integrata degli spazi marittimi e quello della protezione di capacità sul mare e dal mare. L'azione di dialogo e cooperazione sottende poi entrambe le funzioni coadiuvandole in maniera determinante.

Lo strumento marittimo deve perciò essere in grado di esercitare una efficace azione di difesa e sostegno degli interessi nazionali, focalizzata sull'area del mediterraneo allargato e proiettata a livello globale attraverso l'interazione con le organizzazioni e con la comunità marittima internazionale.

Per quanto attiene la prima funzione, ossia quella relativa alla difesa marittima del territorio nazionale, rileva quindi che la Forza armata, grazie all'esperienza accumulata nel tempo ed al costante rinnovamento dello strumento, ha conseguito una notevole capacità di raccolta informativa. Il recente programma di ammodernamento della rete radar costiera consentirà infatti un ancor più efficace controllo delle fasce costiere grazie a dispositivi di localizzazione ed identificazione di ultima generazione, opportunamente integrati con altri sensori per il monitoraggio del traffico marittimo. Tale capacità è poi incrementata dai mezzi navali, aerei e subacquei in dotazione, che grazie alle loro potenzialità di scoperta ed

identificazione consentono di proiettare la sorveglianza oltre l'orizzonte in tutte le aree marittime di interesse nazionale. Il grande valore aggiunto fornito dalla Marina risiede inoltre nella capacità di integrare tutti i dati provenienti dalle varie fonti, che includono anche sistemi specifici per navi mercantili e pescherecci nazionali (disponibili alla sola Marina nell'ottica interagenzia), oltre a sistemi di scambio dati sui traffici marittimi con altri paesi, come ad esempio quelli in atto con le marine della NATO ed altri sistemi, come il collegamento tra le Marine operanti nell'area del mediterraneo Allargato denominato V-RMTC (*Virtual Regional Maritime Traffic Centre*), un'iniziativa regionale, promossa dalla Marina militare, per una rete interattiva di condivisione dati sul traffico mercantile e sperimentata anche in chiave trans-regionale, tramite il progetto federativo denominato *Trans-Regional Maritime Network* (T-RMN). Nel dettaglio, l'accordo per la realizzazione di questo ultimo progetto sarà firmato a Venezia durante la prossima edizione del simposio tra le marine del mediterraneo e del mar nero, che avrà luogo ad ottobre. La Forza armata è poi in prima linea in campo nazionale con il progetto del dispositivo interministeriale integrato di sorveglianza marittima. Infatti, il nucleo politico militare della presidenza del Consiglio dei ministri ha riconosciuto, nel 2008, l'opportunità di integrare, sotto la guida tecnica della Marina, i dati disponibili ai diversi attori istituzionali sull'ambiente marittimo, tra cui Guardia costiera, Guardia di finanza, Polizia di stato, Carabinieri e Agenzia delle dogane, ossia un complesso di forze in grado di svolgere le diverse attività di sorveglianza necessarie alla difesa e sicurezza del contesto marittimo, dall'alto mare alle coste. Come responsabile istituzionale della Difesa marittima del territorio, avvalendosi delle Capitanerie di Porto, la Marina è inoltre coinvolta nel traffico dei flussi migratori, con la responsabilità di coordinamento delle forze da pattugliamento degli altri dicasteri oltre le 24 miglia dalla linea di base.

Per una difesa avanzata del territorio è poi fondamentale la sorveglianza dell'alto mare, che solo la Marina garantisce da sempre e in ogni condizione ambientale, attraverso la neutralizzazione delle minacce ed il contrasto dei traffici illeciti in mare, con forze in grado di operare con continuità e con una capacità di raccolta informativa ad ampio spettro. A tal proposito, peraltro, una specifica legge (n. 309 del 1990), attribuisce alle unità della Marina anche compiti per il contrasto del traffico di sostanze stupefacenti.

La Forza armata contribuisce inoltre alla protezione delle infrastrutture portuali civili con periodiche prospezioni dei fondali e delle vie di accesso condotte dalle unità di contromisure mine e dal personale artificiere, che ha l'esclusiva competenza nazionale nella rimozione e disattivazione di ordigni o materiali pericolosi in ambiente acquatico. Sotto tale aspetto, non vanno poi taciuti il fondamentale contributo dell'Istituto idrografico della marina, (organo cartografico ufficiale dello Stato che svolge periodiche campagne di aggiornamento della documentazione nautica nei porti nazionali), e l'apporto del sistema dei fari e del segnalamento marittimo (che rientra nelle specifiche attribuzioni della Marina), nonché l'impegno per lo sviluppo del sistema di protezione portuale denominato "Archimede" (che integra sensori fissi e veicoli a pilotaggio remoto per monitorare la situazione e reagire prontamente al verificarsi di intrusioni).

Per quanto attiene alle attività al di sotto della superficie del mare, la Marina svolge quindi operazioni di sperimentazione della propagazione acustica, controllo e coordinamento delle ricerche oceanografiche, prospezioni, perforazioni e posa di cavi e condotte sottomarine sui fondali di giurisdizione nazionale, valorizzando le risorse immerse e prevenendo il loro sfruttamento illegale. Inoltre, viene svolta una fondamentale attività anche nell'ambito della protezione dell'ambiente marino e nel contrasto dell'affondamento doloso di rifiuti tossici.

Infine, la Marina, in collaborazione con le altre Forze armate e con i dicasteri interessati, contribuisce fattivamente all'attivazione dei dispositivi di sicurezza in occasione di eventi di particolare rilievo, nazionale ed internazionale, ed ha piena competenza per ciò che attiene alla difesa delle installazioni nazionali in alto mare (come le piattaforme *off-shore*), sulle quali è in parte focalizzata la preparazione del gruppo operativo incursori del COMSUBIN.

L'oratore descrive quindi nello specifico quelle attività della Forza armata rientranti nell'ambito della proiezione di capacità sul mare, connotate da tre elementi salienti: l'autonomia logistica (che permette alle forze marittime di dislocarsi in aree remote e per lunghi periodi, senza il bisogno di supporto esterno), la versatilità strategica (che consente alle navi di dislocarsi quando e dove necessario sfruttando il

principio di libertà dei mari ed evitando il vincolo di attraversare i confini nazionali) e la flessibilità operativa (che permette di svolgere missioni ad ampio spettro).

Nel dettaglio, la Marina è attivamente impegnata innanzitutto nel contrasto della pirateria, per il quale sono mantenute, dal 2005 e pressoché ininterrottamente, unità navali nell'oceano indiano, nel golfo di Aden e nel bacino somalo per proteggere il traffico mercantile nazionale. Il recente impegno internazionale ha infatti visto l'Italia e la Marina in prima fila nell'operazione europea *Atalanta*. In relazione a tale problema, peraltro, lo Stato maggiore ha allo studio anche la possibilità di impiegare nuclei di personale della forza da sbarco per fornire protezione a bordo del naviglio mercantile nazionale, in analogia con le soluzioni già adottate dalla Francia e dalla Spagna. L'impegno internazionale è significativo anche sotto l'egida delle Nazioni Unite ed in particolare nelle acque antistanti il Libano (dove la Marina guida il gruppo navale che, controllando i traffici marittimi verso i porti libanesi, contribuisce a prevenire l'ingresso illegale di armi e materiali correlati), nonché nell'ambito di coalizioni internazionali (spicca, al riguardo, l'assegnazione di un gruppo navale alla forza multinazionale di osservatori schierata in Sinai per la salvaguardia della libertà di navigazione nelle acque dello stretto di Tiran).

La Marina è poi attiva nei territori fuori area al fianco dei contingenti nazionali, come in Afghanistan (dove fornisce elicotteri, specialisti di volo e squadre del gruppo operativo incursori, e nel quale si prevede, altresì, di riprendere l'impiego di reparti della forza da sbarco) sia nei Balcani, in Iraq, in Georgia e nell'operazione *White Crane*, per il soccorso alla popolazione haitiana, conclusasi ad aprile con il rientro in Italia della portaerei *Cavour*.

Il quotidiano impegno operativo della Forza armata è oltremodo sostenuto dal binomio "dialogo e cooperazione". La Marina italiana, sotto l'egida della Difesa, promuove infatti da tempo il diffondersi di condizioni di fiducia tra i paesi, anche al di là delle strutture e le iniziative di alleanze precostituite, promuovendo la condivisione di soluzioni comuni e cercando quindi di conseguire un'efficace suddivisione degli oneri per la sicurezza marittima. Parallelamente, si coopera ad ampio spettro anche a livello interagenzia, al fine di consolidare la sinergia tra le organizzazioni civili e militari per l'implementazione di politiche di sicurezza marittima, come ad esempio l'agenzia IMO delle Nazioni unite e la Protezione civile. Tra le finalità principali dell'attività di cooperazione vi è poi la promozione dell'industria nazionale.

Sempre nell'ottica di un approccio omnicomprensivo, l'assistenza alle istituzioni locali appare inoltre fondamentale per ripristinare le necessarie condizioni di stabilità e di sicurezza nelle aree di crisi, ed in tale ambito la Marina svolge un ruolo guida nel contesto del mediterraneo allargato, supportando la crescita e l'acquisizione di idonee capacità da parte delle omologhe Forze armate e delle guardie costiere dei paesi rivieraschi. L'intero sforzo di dialogo e cooperazione della Marina trova la sua migliore sintesi nel *Regional Seapower Symposium* tra le marine dei paesi del mediterraneo e del mar nero, divenuto foro biennale di riferimento per tutte le tematiche sulla sicurezza della regione del mediterraneo allargato. Alla prossima edizione, che si terrà a Venezia dal 19 al 22 ottobre, saranno ad esempio invitate anche autorità politico-militari somale, proprio per porre le basi di un efficace processo di crescita delle capacità locali nel controllo delle aree marittime e quindi nel contrasto della pirateria.

Questo insieme di impegni, militari e civili, condotti in ambiti nazionali e internazionali, determina una struttura dello strumento marittimo che deve avere una consistenza minima quantitativamente e qualitativamente bilanciata. In particolare, per definire le dimensioni dello strumento navale è necessario tener conto di alcuni fattori: affinché la vita di una nave possa raggiungere i 30 anni è infatti necessario per ogni unità non superare una media di 2.000 ore di moto all'anno, il che comporta una media di circa 100 giorni di mare all'anno per ogni nave, permettendo anche di avvicinarsi credibilmente al soddisfacimento dello standard minimo di attività chiesto dalla NATO a garanzia della prontezza operativa delle navi. In base a questo algoritmo, per garantire una presenza continuativa di ciascuna delle quattro unità di prima linea, tipicamente fregate ed impegnate in missioni nazionali, della NATO, dell'Unione europea e delle Nazioni unite, occorrerebbero almeno quattro unità della stessa classe per un totale di sedici, e da qui sorge l'esigenza di realizzare almeno dieci fregate FREMM che consentano di sostituire le dodici attualmente in servizio, appartenenti alle classi "Maestrale" e "Soldati" ed al tempo stesso coprire la lacuna lasciata dalla radiazione, negli ultimi dieci anni, delle fregate, delle classi "Lupo" e "Alpino".

Considerazioni analoghe sono peraltro applicabili al settore delle navi di seconda linea (tipicamente pattugliatori d'altura o corvette), dove le esigenze nei mari circostanti l'Italia comprendono la vigilanza delle attività di pesca, il controllo dei flussi migratori, l'attività antinquinamento e la prontezza per le emergenze della Protezione civile, per un totale complessivo di quattro unità sempre in mare oppure in porto pronte a muovere e con un'esigenza complessiva di almeno sedici unità. Oggi la Marina dispone di sei pattugliatori con capacità antinquinamento, quattro unità della classe "Comandanti" e quattro corvette della classe "Minerva". Altre quattro corvette sono state recentemente declassate a unità di addestramento per la Scuola di Comando Navale in quanto già private di armamento.

L'attuale criticità nel settore dei mezzi dedicati alla sorveglianza marittima è poi rappresentata dai velivoli da pattugliamento marittimo, settore nel quale si prevede il termine della vita operativa degli ultimi dei 18 aerei "Atlantic" che saranno sostituiti con quattro ATR-72, peraltro privi di capacità antisommersibile e di limitata autonomia.

Per quanto attiene alla capacità di proiezione, l'oratore pone l'accento sulla necessità di poter esprimere una forza marittima incentrata su una portaerei ed una forza da sbarco da schierare rapidamente ed ovunque necessario, nonché navi anfibe per proiettare e supportare dal mare la forza da sbarco a livello brigata, navi di scorta e da rifornimento, una componente subacquea, una forza di contromisure mine ed una componente di forze speciali. I mezzi indicati, poi, non avrebbero solo funzioni di proiezione ma anche di sorveglianza. Tra gli esempi eclatanti di questa duplice funzionalità spiccano i sommergibili ed i cacciamine, entrambi essenziali nelle attività di sorveglianza dello spazio subacqueo, dei fondali, dei punti di passaggio obbligato e degli accessi ai porti.

Tali esigenze qualitative di navi, sommergibili e velivoli imbarcati, alla luce degli opportuni coefficienti moltiplicativi, definiscono una configurazione quantitativa minima che coincide con l'attuale struttura dello strumento marittimo italiano: l'operatività della portaerei Cavour, con la componente di aerei ed elicotteri imbarcati, permetterà infatti di impiegare il Garibaldi come quarta unità anfibia, la difesa aerea sarà assicurata dai due nuovi caccia delle classi "Orizzonte", "Andrea Doria" e "Caio Duilio", con l'integrazione delle fregate FREMM per la protezione subacquea e di superficie, e la forza da sbarco sarà al centro di un progetto di sviluppo nell'ambito dell'ammodernamento in chiave interforze della Forza di proiezione dal mare.

Nel settore delle navi logistiche sarà necessario disporre di almeno tre navi che costituiscono il minimo assoluto per poterne sempre impiegare una in missione. A tale scopo, si è in attesa di finanziamento e dello studio di realizzazione di due nuove navi per affiancare l'Etna e sostituire le navi "Vesuvio" e "Stromboli", entrambe al termine della loro vita operativa.

Per quanto attiene ai sommergibili, la realizzazione di due ulteriori battelli tipo U-212A, che saranno consegnati tra il 2015 ed il 2016, darà poi continuità al processo di rinnovamento della componente che, contando su un totale di battelli tra le quattro e le cinque unità, dovrà necessariamente poter disporre quanto prima di una nuova nave di soccorso e supporto subacqueo per sostituire quella in servizio.

La continuità nella componente contromisure mine sarà assicurata dall'ammodernamento di otto delle attuali dodici navi, mentre per quanto attiene a quella elicotteristica si è già potuto assistere all'entrata in linea di 22 moderni velivoli EH-101, a cui si affiancheranno a breve anche i 50 NH-90 destinati a sostituire la linea di AB-212. Infine, la componente aerea vedrà la irrinunciabile sostituzione degli attuali velivoli a decollo verticale con il nuovo velivolo *Joint Strike Fighter* del quale è prevista l'acquisizione di 22 macchine, mentre le forze speciali dovranno continuare a ricevere la massima attenzione in termini di investimenti per l'addestramento e per l'ammodernamento dei mezzi.

Il quadro delle capacità della Marina per assolvere i propri compiti, nei settori della sorveglianza e della proiezione, è inoltre completato dalla disponibilità di un idoneo servizio idroceanografico e di un efficiente sistema dei fari e del segnalamento marittimo. Per quanto attiene al primo, le maggiori criticità sono rappresentate dalla sede di Genova, per la quale è in atto la ricerca di una valida sostituta, e dalla vetustà della nave idrografica maggiore, per la quale è stato finanziato quest'anno lo studio di realizzazione della nuova unità, mentre relativamente al sistema dei fari e del segnalamento marittimo, è necessario un maggior coinvolgimento del ministero delle Infrastrutture per affrontare notevoli problematiche che rischiano di compromettere l'efficienza di un servizio vitale per l'intera comunità marittima internazionale e di importante impatto anche dal punto di vista della sicurezza nazionale. L'oratore osserva quindi che uno strumento operativo come quello poc'anzi descritto, così vario nelle sue

componenti, richiede un'adeguata capacità di supporto tecnico-logistico, stanziata sul territorio nazionale, e coerenti volumi di personale per assicurare i necessari cicli manutentivi ed addestrativi.

Nel dettaglio, la struttura territoriale della Marina comprende tre dipartimenti militari marittimi con sede a La Spezia, Taranto, ed Ancona, e tre comandi autonomi nella Capitale, in Sicilia (con sede ad Augusta), ed in Sardegna (con sede a Cagliari). Nelle tre sedi di Taranto, La Spezia ed Augusta sono poi ubicati i cosiddetti poli aeronavali, vale a dire realtà territoriali che raggruppano, in una stessa zona geografica, basi navali, stazioni aeree, depositi di munizioni e di combustibili, presidi medico-sanitari ed altre infrastrutture del supporto tecnico-logistico. In corrispondenza dei tre poli aeronavali sono inoltre ubicati tre complessi arsenali a cui si aggiungono quello di Brindisi, come sezione distaccata di Taranto, e quello di Messina, gestito dall'Agenzia industrie difesa.

Consapevole del cruciale ruolo degli Arsenali per l'operatività dell'intero strumento marittimo, la Marina nel corso degli anni ha studiato varie proposte per superare la grave situazione di degrado strutturale in cui versano. Tale processo, partito nel 2005 ed articolatosi in una serie complessa di passaggi, ha portato, nel 2009, alla costituzione di un Comitato per la riconversione degli arsenali della Marina militare (CRAMM), le cui risultanze integrali sono state esposte, alla fine dello stesso anno alle organizzazioni sindacali. La proposta all'esame dovrebbe prevedere la trasformazione del supporto arsenale in una nuova struttura basata su una *holding* con funzioni centrali, due unità produttive maggiori (a La Spezia e Taranto), ed una minore (ad Augusta), con circa 2.600 dipendenti, tra riqualificati e neo-assunti, in sette anni.

La realizzazione di questi studi ha portato a rimandare le specifiche problematiche di natura normativa, subordinandone la trattazione all'individuazione del modello organizzativo da adottare. Nel contempo si sono aggravati i problemi delle infrastrutture e quelli del personale civile, per il quale si avverte la mancanza di assunzioni e lo sbilanciamento nelle qualifiche. Il mancato adeguamento delle infrastrutture ha inoltre provocato, negli ultimi anni, interventi della magistratura e dell'ispettorato del lavoro, con conseguenze di carattere penale per la dirigenza dell'arsenale di Taranto e disposizioni prescrittive che stanno gravemente limitando le prestazioni degli stabilimenti e quindi l'efficienza della flotta.

La Marina ha reagito predisponendo un piano di adeguamento infrastrutturale idoneo a rispondere alle prescrizioni dell'ispettorato del lavoro e atto a far riprendere, seppur gradualmente, le attività lavorative. Tuttavia, il progetto, finanziato per circa 81 milioni di euro per il 2008 e il 2009, necessita di circa ulteriori 215 milioni di euro nel quadriennio 2010-2013. La questione del personale civile degli stabilimenti di lavoro richiederebbe poi un intervento strutturato a livello Difesa, in quanto accomuna gran parte dei dipendenti che operano negli enti della Marina.

Per quanto riguarda il personale militare, rileva quindi che le riduzioni derivanti dalla professionalizzazione delle Forze armate hanno portato la marina ai livelli organici previsti dal vigente modello, che costituisce la forza minima per impiegare l'attuale strumento marittimo e soddisfarne le esigenze tecniche, logistiche e amministrative, nonché le necessità addestrative e formative. Il problema principale nella realizzazione del modello professionale consiste, in particolare, nello squilibrio delle consistenze dei vari ruoli, dove si riscontra la forte eccedenza di marescialli (attualmente circa 13.700 rispetto ai 7.952 previsti per il 2021), a fronte di una conseguente carenza di sergenti e volontari di truppa. Tale situazione andrebbe affrontata con provvedimenti legislativi e amministrativi che accelerino il raggiungimento dell'obiettivo qualitativo e, soprattutto, con un'adeguata copertura finanziaria per garantire l'indispensabile alimentazione equilibrata dei ruoli con reclutamento di giovani ed eventualmente per consentire lo "scivolo" ai sottufficiali prossimi al raggiungimento del limite di età. I principali problemi del personale sono, nel dettaglio, l'incertezza della remunerazione (in particolare il CFI ed i tagli per le promozioni e pensioni in relazione agli ultimi provvedimenti legislativi), gli alloggi ed i danni derivati dal contatto con l'amianto.

Il problema finanziario è poi alla base di tutte le difficoltà che si incontrano nella concreta gestione della Forza armata. Ciò non solo nel settore del personale, che peraltro assorbe la maggior parte delle risorse assegnate, ma anche e soprattutto nei settori dell'investimento e dell'esercizio che rappresenta la maggiore criticità. Infatti, se fino al 2003 il volume delle risorse destinate alla Marina dalle leggi di bilancio era sufficientemente coerente con i compiti e la struttura della Forza Armata, a decorrere dall'anno successivo si è registrata una crescente contrazione delle disponibilità generali determinata sostanzialmente dall'adozione di misure di contenimento della spesa pubblica. In particolare, le

contrazioni di bilancio relative al settore esercizio -vitale per l'approntamento dello strumento marittimo- hanno indotto la Marina ad assumere vari rischi, di diverso ordine e natura, nella gestione della spesa corrente. Le risorse sono state quindi dedicate principalmente alle operazioni internazionali ed all'approntamento dei mezzi ad altissima prontezza operativa a detrimento del resto dello strumento marittimo.

Tuttavia, il notevole sforzo per il contenimento delle spese in tutti i settori, unito all'evidenza del ridottissimo margine di efficientamento residuo, lasciano intendere di essere prossimi al "carico di rottura" dell'intero sistema, assolutamente evidente nelle contrazioni del corrente esercizio finanziario, con una qualità della spesa militare oggettivamente peggiore rispetto a quella dei paesi europei di riferimento per livello di economia e collocazione nel contesto internazionale (Francia, Germania, Regno Unito e Spagna). In particolare, da una comparazione con le marine di Francia e Regno Unito emerge l'inferiorità quantitativa di quella italiana per mezzi e personale. L'evidenza dei numeri mostra poi una differenza ancora più schiacciante sul fronte dei costi.

L'oratore conclude la propria esposizione esprimendo dei rilievi critici su due recenti correnti di pensiero che a suo avviso potrebbero, qualora applicate in concreto, compromettere lo strumento militare nazionale. La prima è rappresentata dalla convinzione che le operazioni fuori area siano il principale se non l'unico motivo di esistenza delle stesse Forze armate, in quanto non considera la crescente importanza che assumono la protezione del territorio, la sicurezza delle frontiere e la sorveglianza degli spazi aero-marittimi, con contestuale valorizzazione del concetto operativo della difesa marittima del territorio. La seconda è l'opinione secondo cui la costituzione di forze militari europee possa consentire ulteriori notevoli risparmi, in quanto sembra non tener conto della sostanziale integrazione già raggiunta sul campo dalle marine dei paesi dell'Unione. Potrebbe pertanto risultare imprudente cercare soluzioni ai problemi derivanti dalla scarsità di risorse economiche attraverso una ipotetica europeizzazione delle Forze armate ovvero un'estesa interforzizzazione di settori, la cui gestione non può che essere affidata alla specifica professionalità delle singole Forze armate.

Le ricercate economie potrebbero invece più concretamente e rapidamente emergere dalla salvaguardia delle capacità operative (rimodulando temporalmente i programmi di sviluppo), dalla riduzione delle strutture e degli organismi non correlati allo strumento operativo, dalla ridefinizione degli organici complessivi e dalla rivalutazione dei vantaggi politico-strategici circa la partecipazione alle operazioni fuori area, a fronte del loro peso economico.

La senatrice PINOTTI (*PD*), dopo aver sottolineato la necessità di rivedere le strategie politiche di fondo sul modello di difesa in modo da conciliare le responsabilità che il Paese mira ad assumersi con le risorse finanziarie oggettivamente disponibili, domanda raggugli sia sugli investimenti programmati per l'acquisizione di nuove unità (con particolare riferimento a quelle subacquee), sia in ordine al contrasto del fenomeno della pirateria ed alla protezione del naviglio mercantile nazionale (in ordine a cui sono stati presentati, sia dalla sua parte politica che dalla maggioranza, degli specifici disegni di legge in merito), sia, da ultimo, sulla situazione in cui versano gli arsenali della Marina.

Il senatore GALIOTO (*PdL*) chiede quindi quali potrebbero essere i reparti della Marina direttamente coinvolti nell'attività formativa di cui al disegno di legge n. 2096 (recante disposizioni in materia di corsi delle Forze armate per i giovani ed attualmente all'esame della Commissione).

Domanda inoltre chiarimenti sull'utilizzo della riserva selezionata della Marina.

Stante l'imminente inizio dei lavori dell'Assemblea, il presidente CANTONI, dopo aver ringraziato l'ammiraglio Branciforte per la sua disponibilità, rinvia quindi a prossima seduta il seguito della procedura informativa.

*La seduta termina alle ore 16.*