

**COMMISSIONI RIUNITE**  
**DIFESA (IV)**  
**DELLA CAMERA DEI DEPUTATI**  
**DIFESA (4<sup>a</sup>)**  
**DEL SENATO DELLA REPUBBLICA**

**RESOCONTO STENOGRAFICO**

**AUDIZIONE**

20.

**SEDUTA DI MERCOLEDÌ 28 SETTEMBRE 2016**

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE DELLA IV COMMISSIONE  
DELLA CAMERA DEI DEPUTATI  
**FRANCESCO SAVERIO GAROFANI**

**INDICE**

	PAG.		PAG.
<b>Sulla pubblicità dei lavori:</b>		Girardelli Valter, <i>Capo di stato maggiore della Marina</i> .....	2, 15, 19
Garofani Francesco Saverio, <i>Presidente</i> ...	2	Latorre Nicola, <i>Presidente della 4<sup>a</sup> Commissione del Senato della Repubblica</i> .....	19
<b>Audizione del Capo di stato maggiore della Marina, Ammiraglio di squadra Valter Girardelli (ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento):</b>		Marton Bruno (M5S) .....	14
Garofani Francesco Saverio, <i>Presidente</i> ....	2, 12, 15, 20	Moscatt Antonino (PD) .....	14
Duranti Donatella (SI-SEL) .....	12	Rizzo Gianluca (M5S) .....	15
		Rossi Luciano (AP NCD-UDC) .....	13
		Santangelo Vincenzo (M5S) .....	13
		Villecco Calipari Rosa Maria (PD) .....	15

**N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: Partito Democratico: PD; Movimento 5 Stelle: M5S; Forza Italia - Il Popolo della Libertà - Berlusconi Presidente: (FI-PdL); Area Popolare (NCD-UDC): (AP); Sinistra Italiana-Sinistra Ecologia Libertà: SI-SEL; Scelta Civica per l'Italia: (SCpI); Lega Nord e Autonomie - Lega dei Popoli - Noi con Salvini: (LNA); Democrazia Solidale-Centro Democratico: (DeS-CD); Fratelli d'Italia-Alleanza Nazionale: (FdI-AN); Misto: Misto; Misto-Alleanza Liberalpopolare Autonomie ALA-MAIE-Movimento Associativo italiani all'Estero: Misto-ALA-MAIE; Misto-Minoranze Linguistiche: Misto-Min.Ling.; Misto-Partito Socialista Italiano (PSI) - Liberali per l'Italia (PLI): Misto-PSI-PLI; Misto-Alternativa Libera-Possibile: Misto-AL-P; Misto-Conservatori e Riformisti: Misto-CR; Misto-USEI-IDEA (Unione Sudamericana Emigrati Italiani): Misto-USEI-IDEA; Misto-FARE! - Pri: Misto-FARE! - Pri; Misto-Movimento PPA-Moderati: Misto-M.PPA-Mod.**

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE DELLA  
IV COMMISSIONE DELLA CAMERA DEI  
DEPUTATI FRANCESCO SAVERIO  
GAROFANI

**La seduta comincia alle 14.30.**

**Sulla pubblicità dei lavori.**

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati, nonché la trasmissione diretta sulla *web-tv* della Camera.

**Audizione del Capo di stato maggiore della Marina, Ammiraglio di squadra Valter Girardelli.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno delle Commissioni congiunte difesa della Camera e del Senato reca l'audizione, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento, del Capo di stato maggiore della Marina, Ammiraglio di squadra Valter Girardelli.

Saluto il presidente della Commissione difesa del Senato, senatore Latorre, e tutti i colleghi senatori che sono qui con noi oggi. Do il benvenuto, anche a nome del presidente Latorre, al Capo di stato maggiore della Marina, Ammiraglio Girardelli, che oggi è qui presente per la prima volta nella sua nuova veste, ma lo conosciamo bene per il suo impegno istituzionale svolto in altri incarichi.

Rivolgo un saluto anche al Contrammiraglio Balzano, che accompagna l'Ammiraglio Girardelli.

Do, quindi, la parola al Capo di stato maggiore della Marina, Ammiraglio Girar-

delli. A seguire si svolgeranno gli interventi dei colleghi che vorranno porre domande.

VALTER GIRARDELLI, *Capo di stato maggiore della Marina*. Signori presidenti, onorevoli senatori e deputati, sono grato di poter prendere la parola in questo qualificato consesso, riconoscente per l'opportunità concessami di illustrare le linee programmatiche della Forza armata che ho l'onore di comandare.

Per sentito riguardo di codeste Commissioni, essenziali elementi propulsivi dell'attività parlamentare sulle tematiche di difesa e sicurezza nazionale e internazionale, cercherò di ottimizzare i tempi del mio intervento focalizzandomi sull'essenza della Marina militare e delineando le sue più importanti potenzialità al servizio del Paese, così come le intraviste criticità nel continuare a costituire un *asset* strategico per il Paese stesso.

Ho usato e uso il termine criticità solo una volta, questa volta, e lo sostituirò nel prosieguo della mia esposizione con espressioni come «aspetti che meritano approfondimento, attenzione e condivisione», perché questo ritengo debba essere l'approccio da conferire a tali tematiche di fronte a questo così qualificato consesso.

Tratterò, quindi, di una Marina al servizio del Paese, richiamando preliminarmente, e lo faccio nella parte introduttiva, non le capacità operative classiche, ma specifici servizi che la Forza armata rende disponibili alla Nazione e ai cittadini. Tra essi, vorrei ricordare: il mantenimento in efficienza del servizio fari, fanali e segnalamenti marittimi; il concorso al servizio antincendio boschivo; le bonifiche ordigni esplosivi in mare e sulla battigia; il servizio delle camere iperbariche per i barotraumatizzati e per i trattamenti di ossigenoterapia; gli interventi antinquinamento; la

sorveglianza dei beni archeologici subacquei; la sorveglianza delle aree sottoposte a prospezione idrogeologica, laddove ci sono le piattaforme, gli aspetti connessi con il rifornimento strategico o solamente gli aspetti puramente di prospettazione idrogeologica, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti; il servizio idrografico e cartografico dello Stato relativo al mare; gli interventi in casi di calamità naturale; i servizi resi dal Centro di sperimentazione e supporto navale verso industrie, università, *cluster* e centri di eccellenza nel campo ingegneristico e della ricerca di base e applicata per lo sviluppo di prototipi e di dimostratori tecnologici, per la loro validazione e per il supporto che viene dato al campo ingegneristico e tecnico-scientifico nazionale; il recupero sui fondali marini di oggetti o altro, come c'è stato modo di verificare all'inizio dell'estate; le collaborazioni sanitarie e mediche con il Ministero della salute e con tantissime organizzazioni non governative riconosciute dal Ministero della salute stesso e che espletano attività meritorie di significanza; l'addestramento velico e natatorio per quelli meno fortunati di noi e tanti altri aspetti. Questo, secondo me, è il segno della spiccata vocazione duplice di una Forza armata al servizio del Paese sia per la difesa e la sicurezza sia per il bene della collettività.

Senza voler elaborare sui dettagli della complessità e della rapidità di evoluzione degli scenari internazionali, sui quali ritengo si discuta, giustamente, da tempo e che sono sicuro siano stati esaustivamente già affrontati da questo consesso, mi sento di porre un riferimento, un richiamo direi paradigmatico che riguarda il contesto in cui operiamo: il profondo connotato marittimo sul piano economico, sociale e culturale, che interessa il nostro Paese e non solo l'intera Europa.

Diversi studiosi e analisti, per tratteggiare questo inizio di millennio — quindi i tempi che stiamo vivendo — convergono decisamente su una visione di secolo blu o *blue economy*, concetti alla base della strategia sviluppata dalla Commissione europea nella cosiddetta « crescita blu » quale

fattore su cui puntare per uno sviluppo sostenibile del continente.

Il settore marino e quello marittimo sono, infatti, fondamentali per l'economia globale, dal momento che il 90 per cento degli scambi commerciali avviene via mare e che nell'ultimo decennio, dato interessante, il 75 per cento dei Paesi ha incrementato la propria capacità marittima sia accrescendo le dimensioni delle flotte mercantili, sia investendo in infrastrutture portuali. Il mare è, dunque, vitale per l'Italia, per l'Europa, per il mondo, e le marine hanno la funzione primaria di garantirne la sicurezza, il libero scambio, il libero utilizzo.

A ragione, il continuo e libero accesso agli oceani e ai mari al di fuori del regime di sovranità degli Stati costieri appartiene ai cosiddetti *global commons*, elementi fondamentali per lo sviluppo e la prosperità dell'intero pianeta. 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.

Mi riferisco alla Maritime Security Strategy dell'Unione europea, all'Alliance Maritime Strategy della NATO, nonché ad altri concetti più evoluti sull'utilizzo dei *global commons* che le principali Nazioni del mondo stanno sviluppando.

Quest'incontro avviene proprio in un momento di forte impegno per la Marina, chiamata a svolgere numerose attività per la sicurezza del Paese e per la protezione degli interessi nazionali. Ciò implica interventi significativi e continuativi sul piano dei mezzi ed equipaggiamenti, su quello del supporto logistico infrastrutturale e, soprattutto, su quello degli equipaggi.

Equipaggio è termine nobile, in cui intendo includere sia il personale operativo — che sta a bordo e opera dal campo — ma anche le numerose, anche se meno note dal punto di vista di rilevanza condivisa, professionalità tecnico-specialistiche che giornalmente assicurano la continuità di prontezza e la disponibilità delle nostre Forze marittime. Si tratta di un impegno prolun-

gato e necessario, che inevitabilmente coinvolge ogni componente della Forza armata.

Riferirò la mia esposizione, nel prosieguo, a due grandi aree tematiche della Marina: quella del personale e dell'organizzazione e quella delle capacità operative esprimibili, capacità operative quale sintesi di formazione e addestramento del personale, disponibilità di mezzi, equipaggiamenti, procedure, norme di impiego, tattiche, condivisioni operative e altro.

Il grande capitale umano e il personale militare e civile, su cui poggia e si regge la Forza armata prima ancora di ogni sofisticazione o mezzo tecnologico, opera giorno e notte con coraggio, passione e grande professionalità. È chiamato ad affrontare lunghi periodi in mare, o comunque fuori sede, lontano dalle famiglie, in condizioni di disagio, ma che richiedono elevate prestazioni professionali, dovendo spesso affrontare anche situazioni molto impegnative. In altri termini, esso è coinvolto con crescente intensità nelle diverse realtà del supporto e sostegno tecnico, logistico, amministrativo e formativo, essenziali per garantire l'operatività complessiva dello strumento militare marittimo così come inserito nello strumento operativo militare nel suo complesso.

Ho rilevato, e ne sono convinto, che il personale della Marina militare è di indole buona e generosa, votato al sacrificio, ben disposto al servizio, pronto a rinunciare ai propri interessi personali, purché abbia chiaro l'obiettivo a cui tendere, il fine di quanto gli viene richiesto. In ciò va sostenuto.

Il percorso potrà anche essere lungo, impervio e tortuoso, ma avendo limpida evidenza il personale sul percorso stesso e sul suo termine, esso aderisce ed è consapevole delle superiori necessità pubbliche.

In tale contesto e comunque, meritano richiamo e specifica attenzione importanti tematiche ascrivibili al personale stesso. Infatti, in esito alla cosiddetta *spending review*, nonché alla legge n. 244 del 2012, l'organico militare della Marina sta registrando una progressiva riduzione, così come tutte le altre Forze armate, la cui proiezione finale al 2025 prevede di con-

trarsi fino a raggiungere le 26.800 unità. Erano 34.000 pochi anni fa.

Si tratta di un primo aspetto che desidero portare all'attenzione, perché questo ha costituito un'opportunità, deve costituire un motivo di azione e non di rallentamento. Ciò ha richiesto, richiede e richiederà un profondo e incisivo processo di riorganizzazione continua, volto a ottimizzare e a rendere le strutture ordinarie, le procedure lavorative, i reclutamenti, la formazione e l'impiego coerenti con gli organici previsti, avuto riguardo di salvaguardare al massimo le capacità operative esprimibili.

Si delinea, quindi, e le abbiamo individuate e le porremo in essere, la necessità di attuare soluzioni organizzative sia centrali sia periferiche snelle, sinergiche, concentrate — ivi inclusi le stazioni appaltanti e i centri di spesa — con linee di coordinamento corte, valorizzando a pieno conoscenza e competenza del personale stesso.

Sarà incrementata la presenza negli enti e organismi interforze, inter-agenzia e internazionali, al fine di rendere disponibile ai decisori ai vari livelli le competenze e le professionalità che da sempre connotano il personale della Marina. In tale modo, sarà riservato adeguato riguardo alle « cose marittime » e alle « cose marine ».

Sarà posto in essere ogni utile accorgimento nella redistribuzione dei ruoli e delle specializzazioni a favore delle componenti operative, che sono il motivo stesso di esistere della Marina e delle Forze armate. In queste componenti operative graverà il personale di più giovane età, nei termini peraltro consentiti dal ridotto rateo di arruolamento, fermo restando il dover prevedere un bilanciamento complessivo di professionalità e capacità che l'organico post-2024 renderà percorribile.

In ciò, io sono sicuro, si assisterà l'attuazione esecutiva, normativa e legislativa, discendente dal Libro bianco, che sarà oggetto di analisi e di approfondimenti nelle sedi pertinenti. Particolare attenzione dedicheremo nel campo dei fattori di equilibrio e salvaguardia delle capacità della Forza armata al fine di contribuire, sul piano quantitativo e qualitativo, nei nume-

rosi contesti operativi e non in cui la Forza armata stessa è chiamata a corrispondere.

Il 1° gennaio 2016 è stato conseguito l'obiettivo di 30.461 unità. Adesso, nel *décalage*, le consistenze si attestano a circa 29.000, perché il *trend* è in coerenza con i disposti legislativi stabiliti da norme primarie. A queste 29.000 unità circa della Marina militare si aggiungono 10.560 unità circa delle Capitanerie di porto, che non sono interessate dalla legge n. 244, ma da altri provvedimenti. Le Capitanerie di porto sono un Corpo della Marina militare e godono dello stesso ordinamento giuridico e legislativo e, quindi, rappresentano una nicchia di eccellenza della Marina militare stessa.

È chiaro che questa consistenza è caratterizzata da una distribuzione delle presenze rispetto agli organici previsti, che vede un'eccedenza nel ruolo dei marescialli — è noto — a scapito dei ruoli subordinati. D'altronde, è un sistema dinamico, che arriverà a regime nel medio lungo termine. Quest'eccedenza è da riassorbire gradualmente attraverso gli strumenti previsti dalle citate norme, nonché per effetto delle naturali cessazioni per limiti di età.

È chiaro che quest'eccedenza, che si attesta intorno alle 6.000 unità nella parte marescialli, sia sulle aspettative di carriera sia, naturalmente, sull'impiego, dovendo spesso i marescialli svolgere mansioni più indicate per personale più giovane o addirittura per personale esterno all'amministrazione stessa.

Della buona predisposizione e della buona indole del personale della Marina militare vorrei dare tangibile segno sottolineando che, negli ultimi due anni, è stata effettuata l'attivazione di nuclei di manutenzione edili e di nuclei iniziali dei gruppi Genio campale, posti in essere, previa adeguata formazione in questo campo, per far fronte alla riduzione delle risorse finanziarie nel settore infrastrutturale e dare segno ed evidenza dell'attenzione che la Forza armata assegna ad alloggi, a sistemazioni logistiche, a possibilità di benessere e di supporto del personale.

Con questi nuclei di persone è stata ripristinata l'agibilità di circa 1.200 siste-

mazioni logistiche tra singole, multiple, alloggi per famiglia e così via. Sono state delle piccole manutenzioni, dei cambi utenza, delle riparazioni e altro. Questo è stato possibile perché le conoscenze specifiche di determinate categorie di personale — come gli elettricisti, i motoristi navali, i meccanici di macchina, i nocchieri — sono state impiegate per questo supporto generale a tutto il personale della Marina militare.

Non sono stati incarichi esclusivi, ma incarichi temporaneamente assegnati o a doppio incarico, ma ho rilevato — ho visitato alcune sedi — un coinvolgimento e anche un orgoglio di poter contribuire al complessivo buon andamento di tutta l'organizzazione da parte degli interessati.

Altro aspetto relativo al personale su cui non vorrei dilungarmi ma solamente richiamare — è già noto, sicuramente, a questa Commissione, quindi non necessita di un approfondimento — è quello del trattamento economico, ovvero il blocco della concertazione, le risorse che ci sono nella legge di stabilità 2016, le attività da svolgere e che saranno svolte molto probabilmente nella fase di predisposizione della legge di bilancio 2017.

Riguardo al trattamento economico, però, vorrei mettere in evidenza solo un aspetto, che necessita di approfondimento e di attenzione. Alcune categorie, soprattutto i sommergibilisti, gli incursori, i palombari e gli operatori della forza anfibia — categorie impegnative dal punto di vista dell'impiego — stanno registrando negli ultimi anni una difficoltà di accesso del personale. Sono tutte categorie a domanda. C'è una campagna, un sistema per invogliarli. La differenza tra l'indennità che contraddistingue questa loro condizione e il resto del personale è, infatti, diventata minima. A fronte di sacrifici disposti a fare, credono che sia opportuno un loro riconoscimento in questa direzione.

Non va, peraltro, tralasciato il disagio sotto l'aspetto logistico, economico, della vita privata, causato dalla mobilità e dal pendolarismo, dettati dalla necessità di prevedere la necessaria rotazione degli incarichi più impegnativi e sensibili, dagli

obblighi giuridici di imbarco e dalla prevalente provenienza del personale da regioni non sempre coincidenti con le basi aeronavali della Marina militare. È necessario, comunque, assicurare una rotazione, ed è chiaro che il personale affronta questi disagi e questi impegni sempre se motivato e se ha ben presente l'obiettivo finale a cui la Forza armata e le istituzioni, tendono.

Accenno appena alle tematiche relative alla coscienza, al sistema pensionistico, alla previdenza complementare, tutti aspetti noti, ma che tuttavia sono ancora molto sentiti e che dal personale sono sempre esaminati e valutati. È necessario intervenire anche con energia e con lungimiranza per riuscire a togliere certi toni di incertezza sul futuro che possono risiedere all'interno del personale stesso.

Analoga e adeguata attenzione particolare è, inoltre, posta al personale civile, il cui organico di Forza armata oggi conta circa 10.000 unità ed è anch'esso interessato dalle riduzioni normative disposte negli anni precedenti e dal regime assunzionale vincolato fino al 2018. Solamente una percentuale del *turnover* è consentita a livello funzione pubblica, quindi, a livello di pubblico impiego.

Vorrei segnalare che l'indisponibilità di personale tecnico — questo è l'aspetto più significativo da su cui accendere un faro — sta condizionando l'operatività di alcuni enti della Marina militare, specificatamente gli arsenali, gli enti tecnici e l'Istituto idrografico di Genova, l'unico organo cartografico dello Stato.

Questo Istituto richiede, per poter effettuare la produzione cartografica e valorizzare tutti i dati provenienti dai sistemi di rilevamento, una professionalità particolarmente raffinata. Concorre, inoltre, alla sicurezza della navigazione ed anche alla salvaguardia della vita umana in mare attraverso la produzione e il continuo aggiornamento della documentazione nautica ufficiale. L'aggiornamento e validazione delle carte nautiche, ancorché trasposte con sistemi informatici in maniera più raffinata, risalgono infatti sempre all'Istituto idrografico della Marina militare.

Per quanto riguarda gli arsenali, le funzioni dagli stessi svolte sono fondamentali. Tre sono gli arsenali, La Spezia, Taranto, con la parte Brindisi e il personale di Augusta, per garantire il supporto logistico, tecnico e manutentivo, alla prontezza ed efficienza della flotta. Questi poli importanti sono stati comunque recentemente oggetto di un processo di revisione e razionalizzazione della relativa struttura organizzativa, così come sono state da tempo intraprese iniziative atte a svilupparne pienamente le funzioni, salvaguardandone le potenzialità e rilanciandone la produttività, ad esempio con la recente apertura al mercato civile e facendo ampio ricorso allo strumento delle permutate.

Cito un esempio. Qualche mese fa, una nave brasiliana di stanza nel Mediterraneo ha avuto un'avaria grave a un'elica, ha cercato alcuni cantieri anche civili nel Mediterraneo per poterla riparare e l'arsenale di Taranto ha effettuato quest'intervento. Il Capo della Marina del Brasile ci ha espresso i suoi complimenti per quest'attività. Ciò sta a significare che le conoscenze e le competenze ci sono: vanno solamente ottimizzate, razionalizzate e incentivate.

In quest'ottica, sono in corso altre iniziative, sempre riguardo agli arsenali, finalizzate a definire compiutamente la percorribilità di un approccio pubblico-privato, al fine di salvaguardarne da una parte l'operatività, e dall'altra mettere a reddito le potenzialità intrinseche, che per dotazioni e per macchinari, per sistemi, per bacini e altro, loro hanno e che saranno sicuramente ancora più valide e competitive al termine del cosiddetto piano Brin, in corso di esecuzione.

Emerge, peraltro, l'esigenza di dare priorità, nell'ambito del sia pur limitato numero di assunzioni a cui accennavo precedentemente, nei prossimi anni, a professionalità di tipo tecnico, incentrate su specifiche figure professionali, capaci di mantenere le lavorazioni in settori strategici per il funzionamento e l'assolvimento dei compiti della flotta laddove la capacità tecnica del personale militare non c'è o non è ai livelli richiesti.

Il percorso è quello di riavviare la formazione del personale civile nel medio termine, e quindi un processo di ripriorizzazione e gravitazione delle risorse, attualmente limitata da disponibilità finanziarie ai corsi obbligatori di sicurezza, e di prevedere forme contrattuali di apprendistato, valorizzando adeguatamente le scuole allievi operai degli arsenali, restituite di recente.

Passo ora al tema delle capacità operative esprimibili sulla base dei mezzi e degli equipaggiamenti, che, sottoposti a un utilizzo intenso e prolungato, possono registrare, in assenza di interventi periodici di manutenzione, il precoce logoramento di quelli più nuovi e la drastica riduzione della vita residua di quelli più datati.

Un'aliquota significativa di navi, sommergibili, aeromobili, aerei ed elicotteri, mezzi ed equipaggiamenti delle forze da sbarco, delle forze di contromisure mine, forze speciali, mezzi di supporto operativo e logistico, sta superando i termini di vita media previsti in fase progettuale. Un esempio è quello della linea delle fregate, che rappresentano, come in tutte le Marine del mondo, la spina dorsale della flotta: ebbene, tale linea annovera oltre il 50 per cento di unità costruite negli anni Ottanta, quindi con tecnologie e soluzioni progettuali proprie di quei tempi, calibrate su una vita operativa di 25-30 anni.

La flotta della Marina è stata strutturata - è cosa già riferita a queste Commissioni - su una consistenza numerica di circa 60 navi, necessarie all'assolvimento dei compiti istituzionali. La maggior parte di tali unità, pur essendo state oggetto nel recente passato di mirate attività di manutenzione e ammodernamento dei principali sistemi al fine di prolungarne l'impiego operativo, ha maturato una vita media elevata, con conseguente significativo decadimento del livello di efficienza delle prestazioni complessive.

È diventato, peraltro, *oborto collo* ineludibile ritirare dal servizio le unità più obsolete via via che esse raggiungono il termine della loro vita. Dal 2013 al 2015, sono state ritirate dalla prima linea sette unità, ed è in fase avanzata il piano di

dismissione di ulteriori cinque unità entro la fine del corrente anno. Tre già sono state ritirate dal servizio.

Con uno sguardo proiettato alla fine del prossimo decennio, le restanti 46 unità, che costituiscono attualmente una parte importante della Marina, saranno dismesse. Potrebbe, la fine del prossimo decennio, apparire uno scenario molto lontano, ma considerati i tempi di progettazione, costruzione, allestimento ed entrata in servizio, il lasso di tempo è più compresso, e il processo decisionale dovrà svilupparsi nel breve termine.

Gli aspetti positivi ci sono. Tale riduzione della flotta è mitigata dai lungimiranti interventi che il Governo e il Parlamento hanno riservato alla Marina - siamo particolarmente onorati di averli ricevuti - al fine di continuare a rendere disponibili allo Stato adeguati mezzi e capacità in tutte le dimensioni di impiego (sopra e sotto la superficie, senza tralasciare quella cibernetica).

Mi riferisco al programma di rinnovamento in corso - parlo del rinnovamento complessivo, non solo di quello legato alla legge di stabilità 2014 - che nella sua attuale configurazione conseguirà l'ingresso in linea di 23 nuove unità a fronte della radiazione complessiva precedentemente richiamata. Questo è un aspetto che ci conforta.

Emerge, quindi, comunque l'esigenza generale di prolungare nel tempo, rinnovandoli a medio termine, gli effetti del già avviato processo di rinnovamento dello strumento aeronavale nei termini recati dalla legge di stabilità 2014.

Si tratta di un processo che trova sostegno, guida e riferimento, nei contenuti del Libro bianco per la sicurezza internazionale e la difesa, laddove lo stesso espone e rimarca l'importante funzione abilitante a livello interforze, interministeriale, interagenzia e internazionale dello strumento marittimo in tutte le sue componenti, e che potrà trovare sotto la direzione del Capo di stato maggiore della Difesa e l'egida del Ministro compimento e recepimento nella presentazione della legge sessennale sugli investimenti, in accordo con un percorso

posto in essere in forma collegiale e condivisa, secondo uno sviluppo coerente e proiettato in un'ottica di risultato di medio e lungo termine.

Il mantenimento delle capacità di presenza e sorveglianza marittime costituisce un moltiplicatore di potenza per l'intero strumento militare nazionale. E da esse è necessario conferire priorità a fronte di prevedibili scenari. Tra di esse, di particolare rilevanza sono le prestazioni fornibili dalle unità sottomarine, che costituiscono la miglior difesa per monitorare e, eventualmente, fronteggiare la crescente presenza subacquea nei bacini di interesse, oltre a costituire un prezioso strumento a sostegno dell'*intelligence* nazionale.

Si registra, infatti, un attivismo abbastanza significativo da parte di alcuni Paesi nel perseguire una politica di riarmo sia nello specifico settore dei sommergibili sia in altri settori, dislocando nei mari del mondo questi assetti al fine di incrementare la propria capacità di sorveglianza, occulta se si tratta di sommergibili, in aree sempre più vaste. Ciò al fine di acquisire, da parte di questi Paesi, un ruolo di supremazia nei confronti regionali, globali, di potenziali concorrenti o nazioni di confronto.

Esiste, inoltre, una sempre più attiva presenza di attori statuali nei mari del mondo, i quali tendono a rinforzare le proprie flotte e a dislocarle a supporto della loro politica estera laddove insistono i rispettivi interessi nazionali. Il Mediterraneo e gli ampi bacini a est e a ovest che su di esso hanno influenza non ne sono esenti.

Per quanto detto, particolare attenzione si ritiene debba essere posta alla manutenzione dei mezzi di servizio, chiamati inevitabilmente a operare oltre i termini inizialmente previsti, e ad assicurare alimentazione pluriennale al programma di rinnovamento e mantenimento delle capacità marittime. In questo modo, non solo si preservano adeguate capacità di intervento per la Marina militare, ma si ha modo di consolidare un connubio tra l'industria, che realizza il prodotto, e la Marina, che lo impiega, realtà entrambe coinvolte nella

fase di studio, progettazione, realizzazione e produzione secondo un genuino rapporto tra cliente e fornitore, facendo assurgere ciò a elemento funzionale e dirimente, direi quasi vincente.

Questo proficuo supporto alla rotta tracciata dal recente piano «Industria 4.0», che il Governo ha presentato proprio la settimana scorsa, emerge per la pertinente importanza. Questa sinergia e questo genuino rapporto tra cliente e fornitore, anche se non diretti, ma indiretti, verso i mercati e gli interessi di altre Marine, generano sistemiche ricadute positive per l'intero sistema Paese, come avvenuto nel caso dell'Algeria con l'importante ruolo della nostra Marina nell'addestramento dell'equipaggio e delle unità anfibe e dei cacciamine commissionati all'industria nazionale.

Lo stesso si sta attuando per l'importante commessa che Fincantieri MBDA hanno ricevuto in Qatar. Lo stesso approccio è stato applicato per la commessa di *Eurofighter* in Kuwait, approccio sinergico e interforze alla tematica.

L'impresa del Qatar vede la Marina militare coinvolta a 360 gradi. Infatti, è in corso di finalizzazione un programma onnicomprensivo mirato non solo all'addestramento e alla formazione del personale della Marina qatarina, ma anche allo sviluppo di un'adeguata organizzazione di supporto logistico, tecnico, organizzativo e amministrativo, che accompagni e dia sostegno per i prossimi venti o trent'anni a questo Paese che ha deciso di scegliere il prodotto italiano nei termini che ho appena espresso.

Ritengo che simili iniziative a sostegno della cantieristica e dell'industria nazionale ben si inquadrino, in special modo a livello extraeuropeo, nelle collaborazioni basate sul cosiddetto modello «Gov to Gov», noto a codeste Commissioni, che trova sempre una più efficace applicazione perché la controparte lo vede nei nostri confronti — e, quindi, nei confronti dello Stato, nei confronti del Ministero della difesa, delle Forze armate, della Marina — connotato da profili di garanzia e affidabilità istituzionale nella gestione dei programmi di coo-

perazione, evitando anche imbarazzi o distorsioni, che nel passato si sono verificate o possono essersi verificate.

Su quest'argomento, in questo campo, la Marina ha un duplice ruolo, che di fatto ha sempre rivestito, ma che può essere enfatizzato e incrementato nel futuro sia per l'imprenditoria nazionale sia per il Paese.

Innanzitutto, c'è il suo ruolo guida negli sviluppi tecnologici attraverso l'elaborazione di moderni requisiti operativi, coerenti con gli scenari di impiego, e nelle successive collaborazioni con le industrie per le fasi di progettazione e realizzazione dei mezzi. La ricerca di base, quella scientifica, tecnologica e applicata, si basano tutte sulle idee che devono corrispondere ai requisiti operativi di un gruppo di ufficiali visionari, che immaginerà che cosa sarà necessario avere dal punto di vista di impiego tra dieci, quindici, venti o trent'anni.

A questo ruolo si associa quello di efficace e affidabile veicolo di promozione su scala internazionale di una vasta e diversificata gamma di mezzi e sistemi attraverso il loro impiego diretto nei teatri e nelle attività operative, nonché in tutte quelle iniziative di contatto con l'estero che rientrano nello storico concetto tipico della diplomazia navale, che continuano a rivestire un'importanza primaria nel sostegno allo sviluppo e alla presenza del sistema Paese nei mercati internazionali.

Un esempio da citare è quello dell'interessamento dell'Australia per le fregate classe FREMM, inserite, insieme ad altre due di produzione di un cantiere inglese e di un cantiere spagnolo, nella *short list* per un contratto il cui valore è stimato in circa 25 miliardi, non solamente per l'acquisizione, ma per il sostegno logistico, per porti, per arsenali, per trasferimento di tecnologie e così via. È chiaro che avere un prodotto, come possono essere le FREMM, già naviganti (sono state impiegate nell'Oceano Indiano) e tecnologicamente adeguate ai tempi, rappresenta elemento di attenzione da parte delle competenti autorità che ne decidono l'acquisizione.

Più in generale e tornando, dopo quest'approfondimento, alle capacità operative della Marina, certamente vi sono tematiche

complessive di sistema da superare, derivanti dal ciclo macroeconomico e dalla correlata situazione congiunturale del Paese, che nel corso degli ultimi anni hanno comportato adozione di interventi anche sul comparto difesa. Posso affermare, però, con convinzione che le compressioni finanziarie con cui la Marina è chiamata a confrontarsi sono affrontate con pragmatismo, serietà, chiarezza di intenti, consapevolezza, umiltà e condivisa determinazione.

In questo quadro sopra richiamato di generale riduzione per tutta la difesa, il settore esercizio, deputato a garantire il funzionamento e la manutenzione dei mezzi, l'addestramento e la formazione del personale, ha subito consistenti decrementi, che ne hanno determinato una forte riduzione, al di sotto, per certe tipologie di intervento, del volume minimo per il mantenimento in vita di determinate componenti dello strumento.

Solo un'energica e mirata azione di prioritarizzazione, di gravitazione delle risorse, di *risk management*, ha consentito nel breve termine di assicurare accettabili livelli di *output* operativo. Il rinnovarsi per periodi ripetuti di tale situazione esaurirà la cosiddetta rendita di posizione, ovvero la capitalizzazione effettuata nel passato dello strumento operativo, sulla base del quale sono assicurate le attività correnti, con conseguenti condizionamenti sull'impiego futuro nei termini voluti.

Mi spiego meglio con un esempio. Le possibilità di fare ore di moto, in questo momento, sulle unità - è così per gli aerei, per i carrarmati, per tutto - è dovuta al fatto che le revisioni sono state fatte due o tre anni fa. Terminata questa che io ho chiamato, forse impropriamente, rendita di posizione, è necessario ricapitalizzare e quindi ripristinare le condizioni per poter avere lo strumento pronto perché possa essere ulteriormente impiegato. Non sono, quindi, interventi di carattere puntuale quelli che possono creare situazioni dannose permanenti a determinati settori, ma sono interventi strutturali laddove non corretti in un ragionevole lasso di tempo, lo

stesso coerente con le superiori esigenze pubbliche.

Oggi, infatti, le nostre Forze armate marittime si dimostrano fattori cruciali e abilitanti per sostenere l'azione esterna del Paese. In quest'ambito, mi preme ricordare che per la loro natura esse sono in grado, grazie alla loro versatilità strategica e flessibilità operativa, di mutuare il loro operato dal cosiddetto *soft power* alle situazioni di confronto più intense, senza necessità di ripianare o riconfigurare il loro assetto una volta in mare.

Ciò significa che l'attività delle nostre navi, anche la semplice presenza in aree di interesse, è efficace espressione di una volontà nazionale, in grado di spaziare dal lanciare segnali di distensione o dall'incrementare rapporti di amicizia alle manifestazioni di presenza, alle manifestazioni di forza che si possono realizzare con lo schieramento di capacità di proiezione e intervento risolutivo, passando per la deterrenza espressa allo scopo di inibire la controparte dallo svolgere attività rischiose o superiori per la sicurezza anche solo economica nazionale.

Vi è poi l'insieme di attività che comprende le visite di navi militari in porti stranieri, lo svolgimento di esercitazioni congiunte con altre Marine, gli scambi di personale, la cooperazione nei settori di reciproco vantaggio, lo sviluppo di capacità e il *capacity building* con i Paesi *partner*, tutte attività che manifestano la volontà nazionali in maniera efficace e immediata.

Inoltre, per loro natura le Marine sono strumenti dalla intrinseca richiamata flessibilità operativa, in grado di assolvere contemporaneamente a più compiti. Le loro capacità di operare in contesti interforze, internazionali e inter-agenzia in maniera sinergica con le componenti sommergibilistiche, anfibe, di aviazione navale, forze speciali, contromisure mine, supporti informativi e logistiche integrate con le altre componenti interforze — componente terrestre e componente aerea dello strumento militare — rendono le Marine in grado di assolvere molteplici tipi di missioni in maniera efficace, dalla promozione della pace alla salvaguardia di interessi economici,

dalla sicurezza dei connazionali all'estero alla prevenzione delle crisi, dall'affermazione del diritto internazionale alla libertà di navigazione, fino ai compiti tradizionali.

La capacità e l'esperienza maturate dalla nostra Marina a operare in questi contesti multinazionali è, altresì, evidente nelle attività di cooperazione finalizzate alla sorveglianza marittima, prerequisite per poter avere la sicurezza marittima. Nell'ultimo decennio, sono stati siglati accordi per lo scambio informativo sul traffico marittimo con tutti i Paesi del Mediterraneo, il cosiddetto *Virtual Regional Maritime Traffic Centre* (V-RMTC) e il *Trans-Regional Maritime Network* (T-RMN) con i più importanti Paesi marittimi mondiali, dagli Stati Uniti al Sudafrica, dal Brasile a Singapore, alla Nigeria, al Golfo di Guinea, che comincia a diventare una tematica di rilevanza internazionale. Questo serve allo scambio di informazioni sulla situazione marittima.

Inoltre, è in atto un processo, di cui l'Italia è stata promotrice a suo tempo, nell'ambito del cosiddetto *confidence building* con i Paesi magrebini (il 5+5: Francia, Italia, Malta, Portogallo e Spagna da una parte; Algeria, Libia, Marocco, Mauritania e Tunisia, dall'altra) e della regione adriatica, di interesse molto più ravvicinato, con l'iniziativa ADRION, a cui cooperano le Marine di Italia, Slovenia, Croazia, Grecia, Albania, Bosnia Erzegovina, Montenegro e Serbia, che hanno dato corso a iniziative di mutuo beneficio per tutte le parti a vantaggio della stabilità e della fiducia reciproca.

La volontà del Paese in politica estera trae vantaggio dalle libertà di movimento garantite del regime dell'alto mare. L'applicazione del concetto, denominato anche *sea-based*, cioè cose che sono posizionate sul mare, consente infatti di raggiungere gli obiettivi prefissati senza i rischi di operare in ambienti non permissivi, con minacce elevate o con limitazioni date dalla sensibilità della controparte nel vedere nel proprio territorio divise straniere o diverse.

In prospettiva, la potenziale evoluzione dei rischi è tale per cui non è sempre pensabile rispondere a minacce a interessi

nazionali, facendo ricorso ai soli interventi di coalizione, che si sviluppino nei tempi e nei modi necessari — le coalizioni hanno bisogno di tempo — o almeno tempestivamente per poter intervenire.

Appare, quindi, funzionale, ed è insito nello strumento del militare marittimo, prevedere un doppio binario: da un lato, ricercare la condivisione preventiva da parte di alleanze e istituzione di cui facciamo parte e a nostro sostegno; dall'altro, tenerci pronti a operare inizialmente anche in maniera autonoma, essendo preparati a ogni contingenza nei tempi e modalità che la volontà politico-militare ci indicherà.

Signori presidenti, onorevoli senatori e deputati, quanto delineato sinora mi ha consentito di mettere in luce potenzialità e caratteristiche della Marina, una Forza armata in continua evoluzione, che cerca di stare al passo con i tempi, anzi di anticiparli secondo il motto in avanti e in anticipo, come siamo abituati a rappresentarci, e che costituisce uno strumento chiave per la difesa, la sicurezza, la politica estera, lo sviluppo marittimo e lo sviluppo economico del Paese.

È uno strumento le cui potenzialità lo consolidano in una posizione di rilievo in ambito internazionale, sia con iniziative di cooperazione, che vedono la Marina in posizione di *leadership* soprattutto nel Mediterraneo, sia con la partecipazione e la condivisione di operazioni della NATO e dell'Unione europea bi-multilaterali. Il tutto è in un quadro d'azione volto a sostenere la validità del binomio dato dalla difesa avanzata in mare e sicurezza interna.

È proprio in tema di questo *continuum* tra capacità militari, capacità di sicurezza e capacità civili, tra sicurezza interna ed esterna, derivanti anche dagli attuali scenari e dall'immanenza delle minacce ibride, asimmetriche e anche del terrorismo, che è necessario ricercare sinergie e complementarità a tutti i livelli.

In tal senso, la Marina ha in corso e continuerà a perseguire la conoscenza e il coordinamento operativo, ad esempio con tutte le forze a vario titolo operanti sul mare, *in primis* con il Corpo delle capita-

nerie di porto, cui sono devolute importanti funzioni di sicurezza marittima e interne.

In quest'ottica, si configura anche il consolidamento dei rapporti interministeriali e inter-agenzia con tutti gli attori interessati alla sicurezza marittima, auspicando che in questo modo possa trovare ulteriore impulso il dispositivo interministeriale integrato di sicurezza marittima, essenziale a rendere più efficace ed efficiente la raccolta informativa sui traffici via mare e a rendere disponibile alla molteplicità di attori coinvolti nella gestione il governo dalla stessa, ferme restando le rispettive autorità e responsabilità.

Come ho cercato di illustrare nel corso del mio intervento, i cambiamenti in atto presentano rischi, ma anche opportunità. La Marina rappresenta uno strumento importante non solo per la difesa, ma per l'intero Paese. La nostra dipendenza dall'importazione di risorse energetiche naturali e dal commercio estero, le nostre numerose comunità all'estero, le piattaforme petrolifere fuori dalle acque nazionali, le infrastrutture sottomarine di rifornimento e di comunicazione, le attività della flotta peschereccia nazionale e le significative altre esigenze di sicurezza in ambito marittimo richiedono una credibile forza marittima militare, con adeguate capacità di sorveglianza e proiezione.

Salvaguardare e rinnovare le capacità vitali di cui siamo dotati, consci che la nostra industria nazionale detiene livelli di eccellenza, che investimenti nel settore comportano sicuri positivi ritorni sul piano commerciale, occupazionale e tecnologico, sul piano della crescita, e anche il loro possesso da parte delle nostre Forze armate, conferisce una maggiore capacità competitiva all'Italia stessa.

Mi rendo conto, come tutte le grandi organizzazioni e come tutte le organizzazioni al cui interno c'è del personale, che la Marina non ha solo luci, che ho tentato di mettere in evidenza, ma anche certamente qualche ombra. La perfezione non è di questo mondo, ma su tutto prevale, e ne sono convinto, lo spirito di servizio al Paese, la profonda motivazione e la totale dedizione alle istituzioni che gli uomini e le

donne della Marina dimostrano ogni giorno nei mari, nei cieli e sulle terre del mondo.

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

**PRESIDENTE.** Ringrazio l'Ammiraglio per la sua relazione.

Do ora la parola agli onorevoli colleghi che intendano intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

**DONATELLA DURANTI.** Ringrazio il Capo di stato maggiore per questo suo intervento e per aver accettato di svolgere quest'audizione. Io cercherò velocemente di affrontare tre questioni.

Vengo dalla città di Taranto, un territorio che immagino lei conosca benissimo. Comincio subito con una nota dolente. Lei ha concluso il suo intervento dicendo che la perfezione non è di questo mondo. Aveva cominciato, cosa che condivido, esaltando l'attività che svolgono i militari e i civili del Ministero della difesa, in particolare della Forza armata della Marina. Anch'io conosco molti militari che svolgono il loro lavoro con passione, competenza e grande onestà.

Devo dire, però, come lei immagino sappia, che nella città di Taranto, in particolare presso la direzione di Maricommi, se non sbaglio il 14 settembre, è stato arrestato il capitano di vascello Di Guardo nell'ambito di un'inchiesta che si è occupata della corruzione su appalti, peraltro milionari. Parliamo di un appalto di 11 milioni di euro.

Le voglio leggere velocemente una dichiarazione che ho trovato sugli organi di stampa della mia città, in cui si dice che la Marina — e vorrei sapere se per Marina si intende il Capo di stato maggiore della Marina o chi altri — comunica di aver « incrementato al proprio interno le attività ispettive e di controllo finalizzate a prevenire e contrastare il fenomeno della corruzione, per garantire la massima trasparenza e a salvaguardia del personale che presta quotidianamente servizio con spirito di sacrificio e senso dello Stato, compiendo il proprio dovere anche a rischio della vita ».

Mi piacerebbe — è la prima domanda — capire che cosa si intenda per incremento delle attività ispettive di controllo e quali sono queste attività, posto che — da quello che mi risulta — il piano triennale del Ministero della difesa, il piano anticorruzione e i piani di trasparenza, non riguardano i militari.

Nella relazione del 2014 — a questo proposito, le chiederei se ha notizie di quella del 2015 — si parla solo di procedimenti disciplinari penalmente rilevanti nei confronti dei civili del Ministero della difesa, e quindi anche della Forza armata della Marina, ma non dei militari. Secondo il principio della sicurezza nazionale, pare infatti che il piano triennale sull'anticorruzione non riguardi i militari, che hanno l'obbligo, come da codice dell'ordinamento militare, di riferire gerarchicamente ai loro superiori.

Volevo capire quali sono le attività che avete messo in campo e se finalmente qualcuno comincia a pensare che invece questi piani e i relativi programmi sull'anticorruzione debbano riguardare anche i militari, visto che si tratta di personale del Ministero della difesa e che Taranto è stata — mi pare — oggetto anche di un'altra inchiesta importante, il cosiddetto « sistema del 10 per cento ». Si trattava anche qui di bustarelle — semplifico — che passavano di mano in mano tra imprenditori e militari per favorire degli appalti. Visto che ci sono situazioni di questo tipo, come ritiene che si possa intervenire? Vorrei capire meglio quali sono le attività che sono state messe in campo.

La seconda è una questione altrettanto grave, anzi direi di più, e riguarda la presenza ancora oggi dell'amianto presso gli arsenali della Marina militare e sul Naviglio. Come sa — immagino che lo sappia benissimo — sono stati registrati molti casi di morte per mesotelioma e patologie asbesto-correlate sia tra i civili sia tra i militari in tutti e tre gli arsenali della Marina militare. Vorrei capire come i vertici della Marina stanno lavorando perché in questi arsenali e, soprattutto, a bordo delle navi sia incrementata l'attività di bonifica.

Aggiungo solo una nota. Il capitano di vascello Di Guardo è uno dei direttori che abbiamo ascoltato in occasione della visita a Taranto della Commissione d'inchiesta sull'uranio impoverito — qui c'è il collega Rizzo, che era anche lui presente — e che ci ha riferito proprio in merito alla questione dell'amianto.

In ultimo, lei ci ha rappresentato tante criticità, che noi conosciamo benissimo. Una di queste è quella relativa al personale civile, che non solo ha visto ridurre i propri organici — lei ha ricordato che il personale civile per la Forza armata è di 10.000 unità — ma è oramai da tempo interessato dal fenomeno del passaggio nei ruoli civili dei militari che non trovano più impiego. Questo non solo determina la militarizzazione di ruoli e funzioni che prima erano dei civili, ma di fatto, poiché i militari copriranno gli organici a disposizione, non sarà più possibile effettuare i concorsi per i civili.

Vorrei capire un po' meglio se lo stato maggiore si è posto il tema e come pensa che si possa conciliare quello che lei ha, giustamente, detto sulla riqualificazione del personale civile, mentre appunto tutti i ruoli e le funzioni vengono oramai ricoperti dai militari.

VINCENZO SANTANGELO. Ringrazio il Capo di stato maggiore per la relazione, che mi riprometto di leggere in un secondo tempo anche con maggiore attenzione.

Sappiamo che lei ha ricoperto l'incarico di vice capo ufficio generale per la pianificazione e programmazione finanziaria. Le faccio una domanda che può sembrare anche ingenua, ma le assicuro che non lo è: viene effettuata la contabilità industriale nella Marina? Se sì, in quale fase? In particolare, con riguardo all'acquisto dei mezzi previsti dalla cosiddetta legge navale, è stata effettuata una contabilità industriale? È possibile reperirla e poterla vedere? Credo che la trasparenza sia qualcosa di importante non soltanto per noi del Movimento 5 Stelle, ma anche per la Marina.

Infine, nel discorso di fine incarico del suo predecessore, l'ammiraglio De Giorgi, si faceva chiaramente riferimento a inte-

ressi occulti: quali azioni vuole immediatamente porre in essere per migliorare sia il grado di trasparenza sia quello di affidabilità del sistema di gestione delle risorse e dell'organizzazione della Marina?

LUCIANO ROSSI. Trovo estremamente interessante, precisa e puntuale la relazione dell'ammiraglio Giradelli. Chiaramente, ringrazio i presidenti per quest'opportunità che ci è stata offerta di poter entrare nel merito in una storia importante, come quella della Marina, che l'ammiraglio ha saputo testimoniare con garbatezza, ma anche con determinazione, evidenziando il termine « criticità », come ha detto, solo una volta.

Le altre sono state sollecitazioni a noi note, molte delle quali sono certamente frutto di una drastica riduzione di disponibilità che riguarda il sistema Paese, ma anche della *spending review* che ha colpito pesantemente tutto il comparto sicurezza e difesa. Un'attenzione particolare lei ha senz'altro voluto dedicare al personale, patrimonio di straordinaria, oserei dire, di storica importanza, anche per la compostezza dimostrata nel vedere progressivamente ridotti gli organici. Ci sono, però, alcuni elementi che mi hanno incuriosito e su cui chiederei qualche integrazione.

Lei parla di un 75 per cento di incremento dei sistemi marittimi, chiaramente un tema a noi molto caro, essendo il nostro Paese geograficamente posizionato nel modo che sappiamo. La *blue economy*, inoltre, si collega agli incrementi di questi sistemi marittimi. Ho colto anche questa differenza di indennità ormai minimale, senz'altro di meritata attenzione, che riguarda tutto il personale, ma in particolare i gruppi operativi e quello del COMSUBIN (Comando subacquei e incursori), uno dei patrimoni più importanti e dalle capacità migliori che il nostro sistema difesa possa presentare.

La ringrazio anche per aver ricordato quanto è stato fatto con la legge navale. È qualcosa che ci ha visto protagonisti nel cercare di assicurare i ricambi necessari, anche di importanti navi storiche.

Inoltre, con il discorso dei maggiori investimenti nella cibernetica — un sistema

che domani temo che vedrà il nostro Mediterraneo come un mare centrale di tante possibili evoluzioni, speriamo non così gravi, ma che di fatto dovranno vedere attrezzature e presenze importanti della nostra storia della Marina militare — ha accennato a un tema per me molto importante.

Ha anche parlato del Qatar e di altri rapporti che hanno visto protagoniste le nostre aziende del settore, riconosciute come eccellenze. Certamente, in questo modo si determina un valore aggiunto importante per quanto riguarda il tema dell'occupazione, ma anche per quello della credibilità del nostro sistema Paese. Senz'altro, dunque, c'è una condivisione ampia della sua dettagliata relazione, che chiedo comunque di ricevere per poter approfondire. Allo stesso tempo, le rivolgo un ringraziamento per il suo ruolo e per averci riservato questa disponibilità.

ANTONINO MOSCATT. Ammiraglio, la ringrazio anche a nome del gruppo del Partito Democratico.

Le auguriamo un grande in bocca al lupo. Siamo consapevoli del ruolo strategico importante, complicato, specialmente in questo momento, che la Marina — insieme a tutte le altre Forze armate, ma la Marina in particolar modo — sta vivendo e deve affrontare nello scenario internazionale. Molto spesso, nel panorama internazionale l'Italia si mostra come un punto di riferimento per la capacità di soccorso e accoglienza proprio grazie al vostro Corpo. La mia non vuole essere una piaggeria, ma la presa d'atto di una situazione che ci consente di poter, da un lato, salvare vite umane; dall'altro, creare rapporti internazionali con Forze di altri Stati e diventare riferimento e capofila di missioni importanti e strategiche. La ringrazio anche per aver tracciato nel suo intervento — mi permetta di dirlo, senza retorica — lo stato dell'arte della Marina, fatto importante perché proprio per le ragioni prima citate avrebbe potuto dilungarsi su altri argomenti, ma ha provato invece a illustrare la « carne viva » del sistema d'armi della Marina. Lei ha parlato del programma navale, ma contemporaneamente di un percorso di

dismissioni delle nostre navi. Lei pensa che il programma navale riesca a compensare in maniera compiuta il processo di dismissione degli altri vascelli e a che punto siamo con il percorso ?

Lei inoltre ha parlato di un tema cui abbiamo sempre posto attenzione, quello di alcune categorie specifiche come quella dei palombari. Quali sono le attività che la Marina sta provando a mettere in atto, fermo restando che c'è anche l'aspetto economico, per fare in modo che queste categorie non si svuotino, cosa assai dannosa per la Marina ? Eventualmente si utilizzeranno risorse esterne affinché si possa compensare questa carenza ?

In merito alla futura programmazione, lei accennava a uomini visionari al servizio della Marina, cosa interessante perché l'idea è quella di guardare lontano, verso l'orizzonte. Volevo chiedere se esiste un'*équipe*, un Dipartimento, un gruppo di studi che in maniera sistemica sta studiando questo oppure si ritiene opportuno cominciare a crearlo adesso, in sinergia con i nuovi piani industriali ?

Un altro tema che è stato posto a suo tempo è quello della pirateria, perché uno Stato come quello italiano non può non garantire, nel Mediterraneo e nelle zone di interesse commerciale, un'ampia sicurezza. Sappiamo che la Marina è sempre stata impegnata, ma rispetto a questo fronte qual è l'impegno attuale ?

Infine, rispetto alla capacità della nostra Marina di essere un punto di riferimento anche per quanto riguarda la costruzione di navi e la formazione del personale di altre Marine, oltre al Qatar cui lei accennava ci sono altri esempi ? Sappiamo che in passato si è lavorato molto anche nella fornitura di navi o pezzi di navi in fase di dismissione. Questo percorso continua e oltre al Qatar quali altri Paesi coinvolge ? La ringrazio.

BRUNO MARTON. Grazie, Ammiraglio, sarò veramente brevissimo. Mi hanno colpito tutti gli aggettivi che lei ha usato rispetto al personale e, quindi, le chiedo direttamente quante risorse intenda investire nel personale e nella sicurezza del personale. Mi riferisco specificamente alle

acque imbarcate, alle acque potabili e ho anche depositato un'interrogazione a tal riguardo, quindi le chiederei, se non oggi in quella sede, di darmi una risposta.

Mi hanno toccato anche due termini che lei ha usato con leggerezza e rapidità: la linea cibernetica (e si è fermato lì) e i sommergibili con funzioni di *intelligence* (e si è fermato lì). Siccome questi due punti sono quelli che toccheranno il futuro e saranno pervasivi, le domando quali siano queste funzionalità della Marina, in quali rapporti sia la Marina con la nostra *intelligence* e con le nostre agenzie, e se intenda sviluppare capacità proprie o comunque in raccordo con le nostre agenzie. Grazie.

ROSA MARIA VILLECCO CALIPARI. Ammiraglio le do il benvenuto anche perché è la prima volta che lei viene davanti alle Commissioni difesa della Camera e del Senato nel suo nuovo incarico. Dopo le esaustive domande del collega Moscatt, la mia è una domanda più di curiosità.

Lei faceva riferimento alla riduzione degli organici e, oltre che al Libro bianco, anche alla legge che prevedeva la revisione dello strumento militare e che nel 2024 porterà definitivamente alla riduzione e, auspicabilmente, a modifiche del *turnover*, facendo un riferimento molto importante al rafforzamento degli operativi.

Inizio da una curiosità. Nel lontano 2006-2007 avevamo fatto un'indagine conoscitiva (allora ero al Senato) sulla presenza delle donne e sull'impatto della presenza femminile all'interno delle Forze armate. Purtroppo il declino delle domande per entrare nelle Forze armate è stato dall'introduzione della legge sempre più pesante.

Considerando che vi è stata tutta una serie di interventi normativi per quanto riguarda i parametri fisici (si era iniziato nella scorsa legislatura, ma si è concluso in questa, come il collega Rossi mi segnala) e che ciò ovviamente rappresenta un fatto positivo per l'eventuale immissione di personale femminile, e ricordandomi che nell'indagine conoscitiva la Marina era l'Arma che aveva il minor numero di personale femminile anche per difficoltà dovute alla presenza nei sommergibili di personale mi-

sto e quindi alla promiscuità, vorrei avere più dettagli su questo punto.

Inoltre, incuriosiva anche me (ma questa è una curiosità che in parte il collega Marton ha già sollevato) il richiamo alla *cyber defence*, elemento estremamente importante in questo momento. Insieme al collega Marton faccio parte del Comitato parlamentare per il controllo dei servizi di sicurezza e sappiamo che la Marina dà un importante contributo, quindi, le chiederei di dirci quanto possibile in questa sede in merito a eventuali futuri investimenti tecnologici.

GIANLUCA RIZZO. Anch'io ringrazio l'Ammiraglio Girardelli e mi associo alle domande già poste dalla collega Duranti. A tal proposito, sulla questione delle ultime notizie di cronaca rispetto a tangenti e corruzione, mi viene in mente che lei ha ereditato dal suo predecessore una legge navale che prevede un investimento di diversi miliardi di euro. Vorrei capire quindi come pensate di correre al riparo in maniera preventiva.

Riguardo all'approntamento del ponte di volo della nave *Cavour*, potrebbe dirci come effettivamente sia stata gestita la questione, visto il lievitare dei costi per poter accogliere i velivoli F-35 a decollo verticale?

Vorrei chiederle inoltre se vi sia l'intenzione di rendere più stabili la destinazione e la sede assegnate al personale, soprattutto per il personale esposto a maggiori rischi come ad esempio quello del Reggimento San Marco, dislocato adesso in tutta Italia, o i sommergibilisti. Vorrei capire se vi sia l'intenzione di tornare a condizioni di maggiore stabilità per il personale, cosa che va a incidere sull'aspetto sociale correlato alla vita con le loro famiglie. Grazie.

PRESIDENTE. Lascio ora la parola per la replica all'Ammiraglio Valter Girardelli.

VALTER GIRARDELLI, *Capo di stato maggiore della Marina*. A fattor comune desidero ringraziare ed esprimere apprezzamento per le domande che sono state poste, che mi consentono di effettuare ta-

luni approfondimenti che non sempre è stato possibile fare, visto che mi ero proposto di ottimizzare i tempi.

Prima di procedere in senso cronologico, vorrei dare una notizia all'onorevole Villecco Calipari riguardo alla presenza delle donne nella Forza armata Marina: possono andare dappertutto tranne che nelle forze speciali, per il momento. Che ci fosse un picco iniziale era cosa fisiologica, ma poi la percentuale degli ingressi si è stabilizzata e mi sembra che adesso la presenza di personale femminile all'interno della Marina sia intorno al 4 per cento (peraltro sono le più brave). Quindi nei sommergibili ci sono; non ci sono discriminazioni e i parametri fisici avranno riguardo della condizione femminile.

Detto ciò vorrei iniziare con le domande su Taranto, in quanto ho concluso il mio intervento accennando alla Maricommi. È chiaro che la responsabilità di essere onesti o disonesti è una responsabilità personale; quando uno vuole essere disonesto cerca di mettere a posto le carte in maniera che siano perfette pertanto i controlli avvengono sia sulle carte sia sulle procedure.

Ci sono però altri mezzi, che sono stati posti in essere in maniera preventiva di concerto con la magistratura nel sistema relativo a Maricommi Taranto.

Proprio due giorni dopo ero in quella città per il cambio del comandante in capo della squadra navale e mi sono recato alla Maricommi Taranto dove, tra personale militare e civile, lavorano 700-800 persone, e la prima cosa che ho rilevato era la rabbia e l'avvilimento di tutto il personale di Maricommi Taranto, che si sentiva ingiustamente colpito da questi comportamenti deviati che sono finiti sui giornali.

Cosa ha fatto la Marina? Da giovedì scorso ci sono un nuovo direttore di Maricommi Taranto e un nuovo capo ufficio contratti, scelti in maniera particolare e con particolare attenzione. Ho chiesto sia alla parte interna della Marina militare che a coloro che svolgono attività di polizia giudiziaria all'esterno (mi riferisco a Carabinieri e Guardia di finanza) di stare vicini al nuovo direttore di Maricommi Taranto,

in maniera tale che possa avere tutto il supporto nelle sue attività.

Da un punto di vista organizzativo - l'onorevole Duranti ha accennato a una gara di diversi milioni - il coinvolgimento delle stazioni appaltanti periferiche in queste attività, così come è avvenuto in passato, sarà sempre meno frequente. Non si può escludere che ci siano anche a livello centrale, ma lì le procedure e le applicazioni dei sistemi informatici e della trasparenza sono sicuramente più incisive.

Vorrei sottolineare un aspetto positivo: il reato di danno nei confronti dell'amministrazione non si è consumato perché la gara non era stata conferita; l'impegno dell'amministrazione non c'è stato. Quindi, io sottolineerei che tutta l'azione preventiva, le intercettazioni, la sensibilità hanno fatto sì che nessuna somma di denaro sia uscita dalle casse dello Stato. Questo è un aspetto da mettere in evidenza.

Per quanto attiene ai piani di trasparenza che riguardano i militari, la norma primaria è quella nei termini citata; la Marina, di propria iniziativa, la applicherà anche al personale militare, quindi ho chiesto una mappatura di quanto personale, da quanti anni lavora nella parte sensibile, quali sono le condizioni specifiche, i profili di carriera e qual è il pregresso, in maniera tale da assicurare una rotazione negli incarichi - cosa fondamentale - fra coloro che gestiscono direttamente e, quindi, hanno la possibilità di entrare in contatto con ambienti deviati e coloro che invece non effettuano attività gestionali, in maniera tale che venga tolta questa possibilità.

Avranno successo? Non lo so, ci risentiremo tra un po', non si esclude comunque che la sensibilizzazione sia alta. Diminuirò anche - chiaramente senza impattare sull'operatività dei reparti - il numero dei centri di spesa delle stazioni appaltanti, in maniera tale che ci sia meno dispersione sul territorio e ci sia possibilità di maggior concentrazione verso le reali capacità e efficienze.

Rispondo adesso alla domanda sulla presenza di amianto a terra e sul naviglio. Ricordiamoci che fino a qualche anno fa l'amianto era usato in maniera completa,

senza aspetti di carattere pertinente. È chiaro che è stato mappato e monitorato; viene periodicamente verificato, se c'è dispersione delle nanoparticelle, viene confinato e intubato, in maniera tale che ci sia un'adeguata sensibilità.

Vengono inoltre fatti dei corsi. Il personale a bordo delle navi è dotato di dispositivi individuali di protezione, nel caso in cui sia necessario, ma - per poterlo smaltire - ci vuole un lasso di tempo adeguato. Sono state bonificate già un certo numero di navi (ho qui anche i dati), ce ne sono delle altre, ma attualmente posso essere confidente che la situazione sia sotto controllo come conoscenza e come scheda di rischio sia per la parte unità navali, sia per la parte aeromobili, sia per mezzi blindati e anfibi, sia per immobili e infrastrutture.

Per quanto riguarda il nesso di causalità non mi esprimo, perché lascio il compito a coloro che sono deputati ad effettuarlo.

Il passaggio di ex militari nei ruoli civili è consentito da una norma di legge; capisco che ci sia questo aspetto particolare e di riguardo, tuttavia, ritengo che la soluzione possa essere un esame onnicomprensivo delle possibilità di intervento. È vero che alcuni elementi della legge n. 244 del 2012, che ha trovato la sua attuazione definitiva con i decreti legislativi numeri 7 e 8 del 2014, rimangono da realizzare sul piano concreto, perché sono a domanda oppure perché ci sono determinati aspetti di riferimento. All'interno del Libro bianco ci sono dei concetti che, quando adeguatamente sviluppati e concretamente esaminati e approfonditi, consentiranno di corrispondere anche a queste esigenze.

Rispondo al senatore Santangelo: gli arsenali e gli stabilimenti di lavoro fanno la contabilità industriale; gli altri elementi della Difesa effettuano la contabilità economica per centri di costo, la contabilità finanziaria, la visione triennale del *budget*, come previsto dalla legge di contabilità generale dello Stato.

I dati sono disponibili e mi riprometto di renderli disponibili, anche perché sono periodicamente risistemati e pubblicati (mi sembra dalla Ragioneria generale dello Stato). Per le prossime navi che devono

essere ancora consegnate alla Marina militare sicuramente gli elementi pertinenti, essendo la legge navale finanziata a valere sui fondi del Ministero dello sviluppo economico, sono oggetto come dati di sintesi della relazione che viene fatta in allegato al Documento di economia e finanza sugli investimenti e sulle leggi pluriennali di spesa che dovrebbe essere presentato in Parlamento in allegato all'aggiornamento del Documento di economia e finanze.

Quanto agli interessi occulti, ho appreso anch'io la parte giornalistica e dai *media*. Il percorso della parte documentale, quindi autorizzativa, di approvazione legislativa, decreto interministeriale di ripartizione e destinazione, decreto di impegno delle risorse e aspetti contrattuali sono stati oggetto di valutazione, di verifica e di controllo da parte della magistratura competente, ovvero quella contabile.

Le attività di congruità sono state ritenute adeguate, se c'è altro, sarà compito della magistratura definirlo. Per il momento dagli accertamenti che sono stati fatti, la parte *procurement* non è fatta dalla Marina militare, ma dalla Direzione per gli armamenti navali che dipende dal Segretariato generale, e già questo è un primo passo per separare chi fa il requisito operativo da chi poi effettua le attività contrattuali.

In più queste attività contrattuali si appoggiano su un'agenzia internazionale che ha dei *board* di *auditing* e di verifica e, quindi, i controlli ci lasciano confidenti che questi interessi occulti non si siano palesati e non risultino evidenti nelle attività svolte.

Sono particolarmente contento della situazione rilevata dal senatore Rossi, che ringrazio, per la *blue economy* perché la settimana scorsa a Newport, Rhode Island negli Stati Uniti, ho partecipato a un convegno, l'*International seapower symposium*, dove ogni due anni tutti i capi delle Marine del mondo si riuniscono.

Le Marine del mondo che hanno un Capo di stato maggiore della Marina sono 138, lì eravamo in 106, ed è risultato evidente come le problematiche che registriamo sul mare nella nostra regione del Mediterraneo siano le stesse che vengono

registrate anche nel resto del mondo: pirateria, traffico di armi, traffico di narcotici, necessità di proteggere la pesca (si pensi alla capacità di pesca di flotte di grandi nazioni del mondo che non voglio citare, ma che naturalmente influiscono su questi), traffico di migranti, traffico di armi, protezione delle linee strategiche come oleodotti, cavi sottomarini, condutture di gas.

Queste sono attività di carattere generale. Gli studi sulla *blue economy* evidenziano come il 90 per cento dei traffici passi via maree come ci sia un sempre maggiore sfruttamento con le capacità tecnologiche e prospettive di cui si dotano le varie nazioni per effettuare l'estrazione di materiali. Basti pensare alla nuova via della seta che la Cina ha intenzione di attuare (1.800 miliardi di euro per poter effettuare un traffico e quindi una presenza commerciale con infrastrutture, con la parte energetica come prodotti) o alle isole artificiali che ci sono nel mare con tutto il contenzioso che c'è tra la Cina, il Vietnam e le Filippine, fatti che indicano chiaramente come si stia investendo.

Fra non molti anni lo scioglimento dei ghiacci aprirà altre vie di comunicazione nel nord; aspetti relativi alla pesca non autorizzata vengono messi in evidenza e quindi emerge l'esigenza di effettuare azioni di presenza, di monitoraggio, di controllo.

Ho accennato ai *global commons*, a questi beni comuni di tutta l'umanità e di tutto il pianeta. Fra questi ci sono gli oceani e i mari che ho citato, ma anche lo spazio extra-atmosferico e l'Antartide, un altro aspetto di proiezione futura in quanto è circondata dagli oceani, e le risorse naturali condivise della terra.

Tra queste c'è anche lo spazio cibernetico, quindi il grande salto di qualità compiuto nell'elaborazione di approccio degli analisti è che lo spazio cibernetico — non solo quello militare, ma anche quello delle banche, delle reti di comunicazioni, dei movimenti dei treni e degli aerei — deve essere difeso per consentire uno sviluppo.

Ricordo che la legge di stabilità di quest'anno assegna alla Presidenza del Consi-

glio le attività nell'ambito della *cyber defence*. Ritengo che sia un approccio corretto in quanto è un'attività strategica per il Paese. È chiaro che coloro che hanno approfondito queste tematiche, che possono essere la Difesa, gli Interni, la Guardia di finanza per la parte relativa alle Borse e alle banche possono dare il loro contributo, in maniera tale che questa capacità di agire possa supportare adeguatamente lo sviluppo della parte economica, il bene dell'umanità e tutti gli aspetti connessi.

Ringrazio l'onorevole Moscatt per gli auguri. Il programma di dismissioni sta andando avanti: i primi di agosto sono state consegnate due corvette Minerva alla guardia costiera del Bangladesh, riconfigurate in pattugliatori costieri; ne sono previste altre due e c'è un interesse ad averne ancora altre. Proprio in questi giorni è in Italia il Capo di stato maggiore della Marina del Pakistan, che incontrerò domani, e che è interessato a utilizzare le Classe Maestrale, così come il Brasile.

A La Spezia, a maggio di quest'anno, abbiamo fatto un'esposizione, «Seafuture 2016», in collaborazione con la parte industriale (Confcommercio, Fincantieri, Leonardo) il cui tema era proprio il riuso di unità navali dismesse, che per poter essere mantenute in efficienza dalla Marina avrebbero necessità di sistemi di comando e controllo, ma rappresentano un veicolo di promozione e di collegamento. C'è un interesse molto elevato e sicuramente una valorizzazione del prodotto, come è successo con il Perù che ha acquistato le quattro Lupo dismesse «di seconda mano» e ne è nato un collegamento che porta confidenza, relazioni internazionali, condivisione generale.

Gli uomini visionari. I marinai devono essere sempre visionari, perché la nave che entra in servizio adesso è stata pensata dieci anni fa (i tempi per poterla fare sono questi). È chiaro che i dieci anni di adesso non sono paragonabili ai dieci anni fra il 1880 e il 1890, e inoltre in questo ci assiste una solidarietà tra le varie Marine.

Le Marine hanno da sempre una facilità di contatto: si trovano a livello europeo, regionale, internazionale; vengono ogni due

anni e verranno il prossimo ottobre al simposio di Venezia; ci siamo riuniti a Newport; ci sono tantissimi altri gruppi di lavoro, *staff talks*, gruppi di contatto dove ci si confronta, si scopre che le tematiche sono sempre le stesse e si cerca di individuare una soluzione di medio-lungo termine, cercando di immaginare.

La Marina militare ha ingegneri navali e ingegneri elettronici, quindi la parte Genio navale e armi navali, gli ufficiali di stato maggiore — che sono quelli che mantengono e coadiuvano queste imprese, e l'industria — ed è fondamentale che queste tre entità lavorino assieme, ognuna nel rispetto dei propri ruoli, per individuare soluzioni che possano essere di grande valenza e di grande aspetto.

In aggiunta, le conoscenze che ci sono all'interno dello stato maggiore della Marina, come all'interno della direzione tecnica di Navarm, vengono messe a sistema perché il mondo lavora a sistema, a matrice, e magari mettendo a sistema si ha l'idea particolare.

Per quanto concerne la pirateria, l'impegno è stato per un lungo periodo nella missione Atalanta nell'Oceano indiano. Sono due anni che non ci sono episodi di pirateria, però attenzione, perché la pirateria in quell'area è sopita, si è spostata; probabilmente la parte somala è stata abbandonata per la presenza prima di due operazioni, una NATO e una europea, poi solo dell'operazione europea Atalanta. Tuttavia, laddove non è adeguatamente sorvegliata (mi riferisco al Golfo di Guinea, quindi Ghana, Congo, Nigeria) ci sono stati episodi anche recenti.

Lungo le coste del Brasile la stessa cosa, come anche nei mari della Sonda in Estremo Oriente. Quindi è un aspetto su cui coloro che hanno le loro navi da crociera, i loro escursionisti, i traffici commerciali di interesse devono mantenere alta l'attenzione ed essere pronti a intervenire.

Oltre ai contatti Governo-Governo per il Qatar, sono in corso contatti con altri Paesi. Ho accennato a quello con l'Australia che è un'attività specifica: siamo in contatto con la Presidenza del Consiglio che farà un coordinamento a più ampio respiro, met-

tendo infrastrutture e trasporti, MIUR per la parte satellitare, esteri, difesa per le sue conoscenze.

L'Australia, che ha pubblicato un Libro bianco lo scorso anno e ha detto di dover rinnovare tutte le sue capacità marittime perché sente la vicinanza della parte cinese in espansione e quindi si deve premunire, oltre ad aver preso i sommergibili nucleari dai francesi (l'Italia e la Germania non hanno concorso perché la parte nucleare non è disponibile), in futuro farà un investimento. Quindi, non solamente l'acquisizione delle navi, ma anche il mantenimento del supporto logistico, la creazione di nuovi arsenali, di nuove banchine e di nuovi porti.

NICOLA LATORRE, *presidente della 4<sup>a</sup> Commissione del Senato*. Per l'Australia sarà, però, necessaria una revisione della legge n. 185 del 1990.

VALTER GIRARDELLI, *Capo di stato maggiore della Marina*. L'abbiamo esaminato anche con il Ministro Azzarello, che è il nuovo capo dell'UAMA e quindi ci sono determinati aspetti che devono essere valutati nei termini delle risorse, ci sono tante altre cose che interessano.

Sicurezza acque potabili: vengono adottate le normali misure, è un problema attenzionato, che è sorto in maniera contingente su alcune unità limitatissime della parte di La Spezia.

Dico qualcosa sui sommergibili e sul ruolo dell'*intelligence* e rimando al Copasir per gli altri aspetti. Il sommergibile ha una capacità di raccogliere informazioni non strategiche stando occulto al limite delle acque territoriali sia da un punto di vista di intercettazioni radar e intercettazioni di comunicazione attenzionata su determinati aspetti, sia da quello di intercettazione di reti televisive, movimenti, fotografie, e comunicarle poi a chi di competenza perché siano messe a sistema con tutti gli altri aspetti. Ha anche una funzione di deterrenza e quindi di scoraggiamento di comportamenti inusitati.

In merito al ponte di volo del *Cavour* faccio riserva di rispondere con una

scheda, perché non mi risulta che siano aumentati gli adeguamenti relativi per poter ospitare gli F35, ma non ho le cifre sottomano.

Quanto al personale del San Marco, il 3° Reggimento San Marco nella sua riorganizzazione ha ricompreso funzionalmente coloro che erano il vecchio servizio difesa installazioni e quindi le destinazioni di categoria A che dovevano essere particolarmente sorvegliati (gli aeroporti di Luni, alcune basi ed altro) per dare omogeneità funzionale di trattazione, di formazione e di addestramento.

Il 1° e 2° Reggimento, che sono la parte significativa, sono rimasti a Brindisi. È chiaro che un programma di stabilizzazione e destinazione del personale ha i propri vantaggi e i propri svantaggi. Ho detto nella mia relazione che è necessario effettuare dei periodi di mobilità, di rota-

zione degli incarichi, trovando il giusto bilanciamento e il giusto approccio con il buonsenso che spero ci contraddistingua. Ho concluso e vi ringrazio per l'attenzione.

**PRESIDENTE.** Grazie a lei, Ammiraglio, siamo stati puntuali. Nel ringraziare l'Ammiraglio Girardelli, a cui auguriamo buon lavoro, dichiaro conclusa l'audizione.

**La seduta termina alle 16.10.**

---

*IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI  
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE  
DELLA CAMERA DEI DEPUTATI*

**DOTT. RENZO DICKMANN**

---

*Licenziato per la stampa  
il 19 dicembre 2016*

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

