

COMMISSIONE IV

DIFESA

RESOCONTO STENOGRAFICO

INDAGINE CONOSCITIVA

8.

SEDUTA DI MARTEDÌ 24 NOVEMBRE 2020

PRESIDENZA DELLA PRESIDENTE GIANLUCA RIZZO

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Audizione di rappresentanti della Iveco Defence Vehicles SpA:	
Rizzo Gianluca, <i>Presidente</i>	2	Rizzo Gianluca, <i>Presidente</i>	2, 7, 9, 12
INDAGINE CONOSCITIVA SULLA PIANIFICAZIONE DEI SISTEMI DI DIFESA E SULLE PROSPETTIVE DELLA RICERCA TECNOLOGICA, DELLA PRODUZIONE E DEGLI INVESTIMENTI FUNZIONALI ALLE ESIGENZE DEL COMPARTO DIFESA		Catalano Claudio, <i>amministratore delegato della Iveco Defence Vehicles SpA</i>	2, 9
		Del Monaco Antonio (M5S)	8
		Frusone Luca (M5S)	7
		Perego Di Cremona Matteo (FI)	8
		Russo Giovanni (M5S)	8

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: MoVimento 5 Stelle: M5S; Lega - Salvini Premier: Lega; Forza Italia - Berlusconi Presidente: FI; Partito Democratico: PD; Fratelli d'Italia: FdI; Italia Viva: IV; Liberi e Uguali: LeU; Misto: Misto; Misto-Noi con l'Italia-USEI-Cambiamo!-Alleanza di Centro: Misto-NI-USEI-C!-AC; Misto-Minoranze Linguistiche: Misto-Min.Ling.; Misto-Centro Democratico-Radicali Italiani-+ Europa: Misto-CD-RI-+E; Misto-MAIE - Movimento Associativo Italiani all'Estero: Misto-MAIE; Misto-Popolo Protagonista - Alternativa Popolare (AP) - Partito Socialista Italiano (PSI): Misto-PP-AP-PSI.

PRESIDENZA DELLA PRESIDENTE
GIANLUCA RIZZO

La seduta comincia alle 14.

Sulla pubblicità dei lavori.

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

Audizione di rappresentanti della Iveco Defence Vehicles SpA.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sulla pianificazione dei sistemi di difesa e sulle prospettive della ricerca tecnologica, della produzione degli investimenti funzionali alle esigenze del comparto della Difesa, l'audizione dei rappresentanti della Iveco Defence Vehicles SpA. Saluto e do il benvenuto all'ingegnere Claudio Catalano, amministratore delegato, e al dottor Giampaolo Giraudi, direttore delle relazioni istituzionali, comunicazione ed eventi, che ringrazio per essere intervenuti. Saluto anche i colleghi che parteciperanno alla seduta secondo le modalità stabilite dalla Giunta per il regolamento del 4 novembre 2020, ai quali rivolgo l'invito a tenere spenti i microfoni per consentire una corretta fruizione dell'audio. Ricordo che, dopo l'intervento dell'ingegnere Catalano, darò la parola ai colleghi che intendano porre domande o svolgere osservazioni. Successivamente, l'ingegner Catalano potrà rispondere alle domande poste. A tal proposito, chiedo ai colleghi di far pervenire sin da adesso la propria richiesta di iscri-

zione a parlare, pregando di svolgere i loro interventi per un tempo complessivo di circa cinque minuti.

Do, quindi, la parola all'ingegnere Catalano, amministratore delegato della Iveco Defence SpA. Prego, ingegnere.

CLAUDIO CATALANO, *amministratore delegato della Iveco Defence Vehicles SpA*. Buongiorno a tutti. Ringrazio il presidente Rizzo e i membri della Commissione per questa nuova opportunità che mi viene data di contribuire ai lavori parlamentari sul tema centrale della pianificazione dei sistemi di difesa, sulle prospettive del comparto della ricerca tecnologica, della produzione e degli investimenti della Difesa. È un piacere per me essere di nuovo qui, a distanza di poco più di un anno da quando ci siamo visti nel giugno del 2019.

Consentitemi di introdurre il discorso anticipando qualche informazione su Iveco Defence Vehicles. Noi facciamo parte del gruppo CNH Industrial, un gruppo che conta 64.000 dipendenti nel mondo, 17.000 dei quali sono in Italia, 5.700 ingegneri, dediti alla ricerca e sviluppo e 56 centri di ricerca. Il gruppo opera nel settore delle macchine movimento terra, delle macchine per l'agricoltura, dei veicoli industriali e ha tre divisioni di veicoli speciali (per veicoli antincendio, di protezione civile e della Difesa, che siamo appunto noi, l'Iveco Defence Vehicles). Entrando nel merito della nostra realtà, amiamo considerarci un'eccellenza italiana di circa 1.110 persone, di cui la maggior parte lavora in Italia, che da ottanta anni, con grande passione, garantisce protezione, sicurezza e mobilità ai nostri ragazzi quotidianamente chiamati ad operare nei contesti più disparati e nelle zone più inospitali e pericolose del pianeta. Da un punto di vista industriale, oggi, Iveco Defence Vehicles ha sedi produttive a Bol-

zano, a Vittorio Veneto, a Piacenza, a Sete Lagoas in Brasile e una piccola unità di trasformazione e customizzazione dei veicoli a Ulm in Germania.

In Italia, tramite il CIO, il Consorzio che abbiamo con Leonardo nella misura del 50 e 50, forniamo le piattaforme VBM *Freccia* e *Centauro* e, come Iveco Defence Vehicles forniamo il Veicolo Tattico Leggero Multiruolo, il VTLM *Lince*, il Veicolo Tattico Medio Multiruolo, il VTMM *Orso* e i camion militari tattici della gamma *Astra*. All'estero, negli Stati Uniti siamo diventati protagonisti insieme a BAE Systems per esserci aggiudicati la fornitura del nuovo veicolo anfibio per il corpo dei *marines*, che si chiama ACV (*Amphibious Combat Vehicle*). In vari Paesi NATO forniamo e abbiamo fornito in passato, la nostra piattaforma *Lince*. In Germania, in Svizzera, in Francia, in Spagna e in Romania, di recente, forniamo da anni piattaforme tatticologiche per il trasporto pesante. All'Olanda forniremo, dal 2022 al 2025, tutta la flotta di veicoli 4x4 multiruolo per le forze armate. In Brasile forniamo veicoli anfibi protetti 6x6 che si chiamano *Guarani*.

Investiamo in ricerca e sviluppo circa il 7-8 per cento del nostro fatturato annuo. Ci appoggiamo a piccole e medie imprese italiane, al mondo accademico e a tutto questo si aggiunge il pieno e incondizionato accesso alle tecnologie del gruppo CNH Industrial, a cui apparteniamo.

Dopo questa prima introduzione, vorrei darvi un aggiornamento su quello che è successo nell'ultimo anno, a partire da giugno dell'anno scorso. A giugno del 2019 eravamo ancora in una situazione pesante. Venivamo da quattro anni di cassa integrazione e, nello stesso 2019, abbiamo ancora fatto 69 giorni di cassa integrazione. Qualche giorno dopo la mia prima audizione in questa sede, abbiamo avuto un incontro al Ministero dello sviluppo economico, che ci ha garantito la disponibilità dei fondi per il riavvio del progetto VBM *Freccia*. Abbiamo deciso, a rischio industriale, di partire in anticipo con la contrattualizzazione perché, così facendo, abbiamo messo delle solide basi per poter assorbire completamente la manodopera e la forza lavoro sul

2020. Il nostro obiettivo era quello di uscire da una situazione pesante e raggiungere la piena occupazione nel 2020 e questa, COVID-19 a parte, permettetemi di dire, in effetti è stata una buona scelta. Abbiamo riavviato la produzione del VBM *Freccia* e stiamo completando i primi veicoli della piattaforma *Centauro*, la nuova *blindo Centauro*, il cui schema di decreto è all'esame della Commissione, e che dovrebbe andare in consegna nel giro di qualche settimana o di qualche mese. Diciamo che, rispetto a un anno fa, oggi su questi importanti programmi abbiamo una visibilità di lungo periodo, quindi questo sicuramente ci consente di pianificare adeguatamente le nostre risorse e anche gli investimenti in nuove tecnologie, con maggiore solidità e maggior sicurezza.

L'acquisizione di un importante contratto di fornitura per la Romania ci ha consentito di far lavorare con una certa intensità il nostro stabilimento di Piacenza, che proprio dall'inizio del mese di novembre è passato sotto la responsabilità della nostra *business unit*, allargando quindi il perimetro di attività. Parlare dello stabilimento Astra di Piacenza mi spinge a fare un paio di riflessioni insieme a voi su quello che abbiamo vissuto nei mesi scorsi, perché la zona di Piacenza, come sappiamo tutti, è stata pesantemente colpita dalla prima fase della pandemia. Come azienda strategica, abbiamo avuto la possibilità di continuare a lavorare e c'è stato anche richiesto di non far mancare il nostro supporto tecnico e logistico alle Forze armate, che ovviamente sono impegnate in prima linea nella gestione della pandemia a supporto della popolazione e, devo dire, che l'abbiamo fatto ancora una volta con grande passione e con grande senso di responsabilità. Erano periodi in cui, di fatto, si costruiva il protocollo giorno per giorno, perché chiaramente non c'erano tutte le conoscenze che ci sono oggi. Abbiamo costituito un apposito comitato di crisi, costituito dalla *leadership* aziendale, che si incontrava ogni giorno per cercare di implementare le idee e le azioni che ci venivano in mente. Devo dire che abbiamo ridotto significativamente le attività pro-

duttive e abbiamo mantenuto soltanto quelle strategiche, come la gestione del ricambio, la spedizione del ricambio e il supporto assistenziale, però siamo riusciti a fare quello che ci era stato chiesto. Abbiamo anche lanciato, siamo state tra le poche aziende in Italia a farlo, uno *screening* periodico con test sierologici, su base volontaria ovviamente e concordato con i sindacati, per monitorare lo stato della pandemia anche all'interno delle aziende e, quindi, per prevenire qualunque situazione di rischio. Devo dire che anche in questi giorni, è accaduto proprio nello scorso *week-end*, in questa seconda fase abbiamo voluto fare la differenza e fornire il nostro supporto alle istituzioni della sanità locale della provincia di Bolzano, procedendo con un'intensa campagna di *screening* di tutta la popolazione aziendale con tamponi rapidi. È un programma che è stato lanciato dalla provincia di Bolzano e noi abbiamo dato il nostro supporto e ci siamo dimostrati disponibili con il nostro personale medico e paramedico a dare supporto alle istituzioni provinciali per fare uno *screening* di tutta la nostra forza lavoro e di tutti i nostri dipendenti.

Partendo da quanto è successo e aggiornandovi sull'ultimo anno, entrerei un po' più nel merito del mio intervento. Ho preso spunto dal documento più importante che abbiamo avuto per le mani nelle ultime settimane, ovvero il Documento programmatico pluriennale della Difesa per il triennio 2020-2022, e ho ascoltato gli interventi del signor Ministro e del Capo di stato maggiore della Difesa, il generale Vecciarrelli. Da qui consegue la necessità di adeguare lo strumento militare nazionale alle nuove esigenze. Questo, secondo me, è un punto di partenza fondamentale su cui dobbiamo ragionare per capire, anche noi come industria, se quello che stiamo facendo è adeguato alle linee guida del Dipartimento della difesa.

Ho già avuto occasione di dire che, rispetto a giugno 2019, bisogna assolutamente riconoscere che siamo in una situazione molto diversa e bisogna riconoscere gli sforzi fatti dal sistema Paese per garantire la continuità e la visibilità pluriennale

di alcuni importanti programmi. Questo è un dato di fatto e mi riferisco, ovviamente, ai già citati programmi VBM *Freccia* e nuova *blindo Centauro*. Come dicevo, la situazione attuale ci aiuta a dimensionare, per gli anni a venire, in maniera adeguata l'impiego delle risorse, salvaguardare le competenze strategiche, pianificare e locare investimenti e nuove tecnologie.

Rimanendo sui veicoli pesanti, mi soffermo brevemente sulle piattaforme anfibia. Come sapete, a giugno 2018, Iveco Defence Vehicles è risultata aggiudicataria della gara di assegnazione dell'anfibio dei *marines* americani. In realtà, forse, non abbiamo mai avuto l'occasione di dire che l'idea di questo anfibio partì nel lontano 2006, dalle prime discussioni che allora erano state fatte con la Marina militare italiana. I primi contatti partirono nel 2006 e, dal 2009, l'azienda investì a proprio rischio, sviluppò il primo veicolo, il primo prototipo. Dal 2009 sono cominciati i primi *test*, le prime esperienze con la Marina militare, abbiamo fatto anche parecchie prove da sbarco sulla nave San Giusto e sulla nave San Marco. Ad alcune di queste dimostrazioni di capacità hanno partecipato, in quegli anni, anche i *marines* e, quindi, abbiamo avuto un grande supporto dal sistema Paese, che ha dato chiaramente visibilità a questo veicolo a quel tempo poco più che un'idea; però sostanzialmente ha dimostrato agli americani che effettivamente poteva esserci un modo diverso di sviluppare e di concepire un veicolo da sbarco. La prima esigenza operativa in Italia è del 2011 e la seconda esigenza operativa, congiunta Marina ed Esercito, è dell'ottobre del 2019 e oggi, al momento, è in valutazione allo Stato maggiore della Difesa. Ho visto con grande piacere, all'interno delle proposte del Ministero della difesa nell'ambito dell'articolo 1, comma 14, della legge di bilancio per il 2020, la proposta di avviare una linea di programma su questo veicolo, che per noi è un fattore di grande importanza, perché chiaramente è una piattaforma che i *marines*, proprio nel mese di ottobre, hanno di fatto validato, avendo completato la sperimentazione operativa e, quindi, hanno ufficial-

mente adottato. Dal mese di ottobre questo veicolo è ufficialmente un veicolo pronto all'impiego per i *marines* degli Stati Uniti e, quindi, anche come Paese, qualora fossimo interessati ad andare in questa direzione, ci troveremmo un'applicazione matura e pronta per l'impiego. Teniamo conto che il veicolo oggi in uso è un veicolo che risale al 1975 come concetto, quindi, porterebbe a un deciso svecchiamento sulle capacità delle forze anfibia italiane, tanto quelle della Marina con la Brigata San Marco, tanto quelle dei lagunari nell'Esercito. Tra l'altro bisogna anche notare che in questo periodo è il veicolo che più riscontra l'interesse di nazioni proprio per la visibilità che la sua adozione ha dato con i *marines* e, quindi, la possibilità che questo veicolo possa essere recepito dalle nostre Forze armate chiaramente contribuisce e dà enfasi e credibilità ai nostri sforzi, ancor di più ai nostri sforzi nell'*export*.

Andiamo invece a vedere un'altra piattaforma, la VTLM-2 *Lince*. Tutti conosciamo ovviamente il *Lince* per quanto è stato protagonista e per quanto ha difeso i nostri ragazzi negli anni passati e li difende tuttora nelle missioni internazionali. In questa fase colgo l'occasione per raccontarvi brevemente un po' dove siamo oggi con questa piattaforma.

È una piattaforma su cui abbiamo cominciato a lavorare verso la fine del 2010, sulla base delle *Lesson Learned* dei teatri operativi internazionali. Abbiamo cominciato a discutere con lo stato maggiore e a recepire tutta una serie di difficoltà e di aspetti migliorabili, pur nel successo della piattaforma. Alla fine del 2011, c'è stato un primo piccolo contratto per la fornitura di un veicolo e per avviare una fase di sperimentazione. Molto velocemente, l'esigenza operativa è nata nel 2013, i requisiti e la specifica tecnica nel 2016 e la piattaforma VTLM-2 *Lince* è stata omologata dalle competenti autorità militari nel 2019. La piattaforma VTLM-2 *Lince* è una piattaforma che offre, rispetto alla precedente, maggiori livelli di protezione, maggior sicurezza, migliore abitabilità, maggior carico utile e poi è una piattaforma che noi chiamiamo « *Nec Ready* », cioè una piattaforma adeguata e

predisposta ad integrazione di sistemi di missione complessi. È una piattaforma su cui Iveco ha deciso di investire in proprio e, quindi, di sviluppare a proprio rischio questa piattaforma, sulla base dei ritorni e dei teatri operativi. Se guardiamo oggi la pianificazione finanziaria di questa piattaforma, nonostante l'elevato impegno delle nostre Forze armate sui teatri operativi in tutto il mondo, siamo invece in una situazione di una certa difficoltà, perché i fondi stanziati di fatto non consentono oggi una sostenibilità produttiva continuativa del veicolo; quindi, ci porterebbero ad avere una produzione a lotti, con degli *stop and go* che chiaramente non rappresentano né la situazione più efficiente, né più conveniente per una produzione di questo tipo, sommando il fatto che, come avete potuto capire dalle date che vi ho dato, la gestazione di questa piattaforma è durata dieci anni e proiettare la fornitura e la consegna di questa piattaforma per altri dieci anni porrebbe, in prospettiva futura, delle criticità da un punto di vista delle obsolescenze e anche di acquisizione di una certa capacità da parte del nostro strumento militare. Quindi, a mio avviso, probabilmente andrà fatta una riflessione sulla piattaforma VTLM-2 *Lince*.

Una situazione simile, per quanto su un prodotto differente, è quella che potremmo commentare per la per la sostituzione del VM-90. Il VM-90 è una macchina che ormai ha parecchi anni e, nel 2014, abbiamo cominciato a essere chiamati a discutere di una sua sostituzione. È la macchina che vediamo un po' tutti sulle nostre strade quando parliamo dell'operazione Strade sicure; sono le prime macchine che arrivano quando ci sono calamità naturali, come il terremoto dell'Aquila di qualche anno fa, e sono le prime che, per dimensioni e per mobilità, riescono a raggiungere le comunità montane quando vengono isolate da condizioni atmosferiche avverse. Quindi, è una macchina molto versatile e molto leggera, ma che garantisce la mobilità del nostro Esercito sulle strade del nostro Paese. Mi ricordo che allora seguivo l'attività direttamente come tecnico, questo veicolo veniva chiamato « veicolo tattico multi-

ruolo nazionale» e lo si chiamava così, perché voleva essere in contrapposizione al *Lince*, che chiaramente è un veicolo tattico multiruolo, ma che, essendo altamente protetto, è destinato per le operazioni fuori area. L'obiettivo era quello di fornire una macchina conforme alle norme NATO, perché comunque è una piattaforma militare, ma che fosse perfettamente conforme a tutte le normative per la circolazione stradale, perché questa macchina doveva girare sulle nostre strade. Quindi, essere regolarmente omologata, conforme alla normativa anti-inquinamento e, in aggiunta a questo, Iveco ha dato a questo veicolo tutte le dotazioni di sicurezza passiva e attiva, quali per esempio il controllo della stabilità degli *airbag*, in modo da disporre di una piattaforma che anche per i nostri ragazzi — che sono sulle strade praticamente tutto il giorno, giorno e notte — desse il massimo delle garanzie possibili. È quello che, fino a un po' di tempo fa, sentivo chiamare «*dual use by design*». Quindi, ho voluto fare un riferimento a questa piattaforma proprio perché, ritornando al punto iniziale, alle ipotesi da cui parte il Documento programmatico pluriennale, cioè quello di disporre di una componente militare in grado di intervenire in maniera adeguata a supporto della popolazione, sicuramente Iveco Defence con questa piattaforma può dare un supporto, un sostegno e fornire lo strumento adatto. Oggi un programma non c'è ancora. Nella parte di soccorso alle forze di pubblica sicurezza ci sono degli stanziamenti iniziali che sono previsti in crescita negli anni 2023 e 2024, però il messaggio che volevo lasciarvi è che su molte piattaforme partiamo in anticipo e partiamo quando cominciamo a percepire delle riflessioni da parte degli utilizzatori finali. Quindi, direi che abbiamo comunque una piattaforma che può soddisfare esigenze e sostegno alla popolazione.

Un altro tema su cui volevo fare un breve commento e che è stato anche discusso nelle audizioni precedenti, è quello relativo al Piano nazionale della ricerca militare. Su questo volevo dirvi alcune cose. Trovo che sia un formidabile sistema per spingere l'innovazione e la ricerca in am-

bito militare, a patto che ovviamente si tengano i piedi per terra, ci si ponga un obiettivo temporale adeguato e si proponga un'idea che possieda già una ragionevole maturità. Penso che siano, da come li stiamo vivendo noi in azienda e dalle proposte che stiamo facendo, progetti che creano dei momenti aggreganti fondamentali tra industria della difesa, le piccole e medie imprese, l'università e la componente tattico-militare delle Forze armate, che hanno poi sempre la responsabilità di dettare obiettivi ed esigenze. Questo è importante, perché le idee sono buone soltanto se riescono a portare un vantaggio all'utilizzatore finale. Quindi, i progetti all'interno del Piano nazionale della ricerca militare sono un momento in cui le industrie possono mettere a fattore comune con la Forza armata l'idea e capire se questa può poi portare un'applicazione operativo-tattica di interesse.

Sui programmi europei non vorrei dilungarmi, nel senso che se ne è parlato molto e penso che, da quello che ho ascoltato, siamo tutti abbastanza allineati sul fatto che costituiscano una grande opportunità. Anch'essi rappresentano una splendida opportunità di collaborazione e di crescita, ma vorrei dire che apriranno probabilmente anche scenari competitivi ed equilibri nuovi all'interno dell'Europa e che dovranno essere attentamente eseguiti dal sistema Paese, coordinandosi con un tessuto industriale, quello italiano, che è sicuramente complesso e articolato. Infatti, noi, come Paese, siamo bravi a fare tante cose diverse e abbiamo una struttura industriale della Difesa molto solida e molto vivace. Auspico, comunque, che si proceda negli anni a venire sulla linea tracciata dal Ministro Guerini che è quella — lo dico nel settore di mia competenza, quello dei veicoli terrestri — di non dipendere, come Paese, dalla tecnologia dei Paesi esteri. In questo modo, per quanto collaboreremo, potremo continuamente mantenere una sovranità tecnologica sulle nostre piattaforme.

Vengo alle conclusioni. Veniamo da anni sicuramente complicati, in cui per la prima volta nella nostra storia abbiamo dovuto sostenere lunghi periodi di cassa integra-

zione. Questo, ad esempio, nell'Iveco Defence di Bolzano non era mai capitato prima. Siamo caduti, ma non ci siamo dati per vinti e anche nei momenti più complessi della nostra recente storia abbiamo continuato a investire a nostro rischio. Quindi è una cosa normale per chi fa il nostro mestiere, anche grazie al costante supporto e all'immane fiducia del gruppo a cui apparteniamo e questo ci ha consentito e ci consente oggi di vantare piattaforme pronte per l'uso e assolutamente eccellenti, come la nuova generazione del *Lince*, l'anfibio americano che abbiamo visto, il possibile candidato per la sostituzione futura del VM-90, oltre ad alcuni importanti successi internazionali che abbiamo raccolto nel 2019 e che danno comunque lustro all'industria della difesa italiana.

Finirei dicendo che, come azienda e come gruppo, vogliamo continuare a investire nella Difesa per offrire anche in futuro le migliori tecnologie nell'ambito dei veicoli terrestri per la Difesa, siano essi ruotati, cingolati, ibridi o *unmanned*. Quello che siamo stati capaci di fare negli anni passati non deve essere visto in chiave limitativa, per quello che possiamo fare nel futuro, ma deve essere visto come una dimostrazione della nostra capacità di innovare. Non dimentichiamoci che siamo stati capaci di fare il *Lince* che non esisteva; siamo stati capaci di fare un veicolo anfibio che non esisteva. Quindi, non siamo bravi a fare soltanto quello che abbiamo sempre fatto, ma siamo bravi a fare anche cose che non abbiamo mai fatto prima, sempre che ci sia un contesto ovviamente di confronto e di crescita reciproca. Faremo, come sempre, la nostra parte, superando le aspettative, ma abbiamo comunque bisogno, e ne siamo molto consapevoli, di essere supportati e protetti dal nostro sistema Paese, nella prospettiva anche di quello che ci riserverà il futuro in ambito europeo. Questo è un punto per noi fondamentale. Vogliamo continuare, come abbiamo fatto fino a oggi, a essere un *asset* strategico per il Paese, garantendo comunque autonomia e sovranità tecnologica. Io vi ringrazio ancora per il tempo e per

l'attenzione che mi avete dato e sono a vostra disposizione per rispondere a eventuali domande. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie a lei, ingegnere. Adesso passiamo agli interventi dei colleghi che hanno chiesto di intervenire. Una prima richiesta dal parte dell'onorevole Frusone, a cui do la parola. Prego, collega.

LUCA FRUSONE. Grazie, presidente e grazie a voi per essere qui. Approfitto di quanto lei ha detto sul Piano nazionale della ricerca, per fare una domanda. Ne avevo accennato anche nelle audizioni precedenti, la domanda, però, parte dalla considerazione che per alcuni sistemi, come anche lei ha detto, ad esempio nel caso del *Lince*, se non sbaglio, nel momento in cui si parte con la ricerca e lo sviluppo di un nuovo prodotto che non esiste, oltre al Piano nazionale della ricerca c'è anche la strada più classica di avere un progetto finanziato e poi da lì, uno ricava i soldi per la ricerca iniziale del prototipo. Quindi, considerando anche il Piano nazionale della ricerca che anche per me è uno strumento molto importante e interessante, perché crea quell'ambiente e quel *brainstorming* che può portare anche l'unità più piccola a dare un contributo molto grande a un progetto che altrimenti non aprirebbe le porte a tutti, volevo chiederle come si bilanciano queste due cose. Capisco che alcune volte bisogna affidarsi ad aziende, come la vostra, che hanno esperienza e anche una dimensione, ma allo stesso tempo c'è quell'aspetto di innovazione che potrebbe venire appunto da questa sinergia con le università, con le *startup* o PMI del territorio. Quindi, l'equilibrio fra queste due necessità, da una parte avere una sicurezza e, dall'altra, anche un'innovazione che spesso arriva anche dalla grande azienda. Volevo una maggiore riflessione su questo aspetto.

L'altra domanda invece riguarda due vostri prodotti del passato, cioè il *Dardo* e il *Centauro I*. Mi spiego meglio. Per il *Dardo* si parlò, all'epoca, come per l'*Ariete*, di un aggiornamento. Poi non ho seguito la vicenda e non so come sia andata avanti. La

stessa cosa è avvenuta con il *Centauro I*, nel senso che ora c'è il *Centauro II*, però in questo caso c'erano dei prototipi con dei cannoni diversi. Ricordo che c'era il cannone da 155 millimetri, che poteva costituire un prodotto per un determinato mercato che oggi soprattutto, in vista della crisi, e mi riferisco ai mercati di quei Paesi che non vogliono la prima linea, ma si accontenterebbero e sarebbero ben contenti di avere dei prodotti come il *Centauro I*, naturalmente aggiornati, potrebbe costituire una sorta di secondo mercato, dove poter piazzare prodotti del genere. Mi pare che fosse la Giordania il Paese a cui vennero venduti a un prezzo quasi simbolico. Quindi, lavorandoci sopra già da prima, potrebbero diventare comunque o una contropartita in alcuni casi o una vendita vera e propria.

L'ultima domanda e chiudo. Rispetto al Documento programmatico pluriennale, proprio sul programma del *Centauro II*, rispetto a quello dell'anno scorso, ci sono per quest'anno 500 milioni di euro in più. Come si spiega questa cosa?

MATTEO PEREGO DI CREMNAGO. La mia è più una osservazione di carattere generale. È difficile far digerire il concetto di legge terrestre. È una tematica che è stata affrontata diverse volte. Spesso, infatti, per quanto concerne i sistemi d'arma in ambito terrestre, si preferisce procedere non con una legge specifica, ma con diversi decreti interministeriali e progetti di sviluppo. Invece è mio parere personale che una legge speciale per le forze terrestri sia uno strumento necessario per dare un volano, un *boost* all'industria nazionale, di cui voi siete assoluti e grandi interpreti. Questo in un'ottica anche di tutela strategica di un'azienda come Iveco, che ha bisogno di un supporto a livello governativo per poter essere competitiva, sia a livello nazionale che a livello internazionale. Ritengo che la disamina che lei ha fatto oggi concorra a riaffermare il concetto che, nel nostro Paese, si dovrebbe istituire un organo a tutela dell'interesse nazionale. Io uso spesso il termine di « *national security advisor* », ma perché anche in ambito industriale possa favorire, insieme ad altri

strumenti, come la *golden power*, la tutela dei nostri *asset* strategici, di cui Iveco è ovviamente parte. La progettualità di una proposta di legge di ampio respiro, come una legge terrestre, potrebbe garantire a voi anche l'approvvigionamento di commesse e non soltanto sul territorio nazionale, sviluppando nuovi progetti che potrebbero essere appetibili per il mercato internazionale, dove sappiamo che il *budget* per la Difesa — cito l'esempio della Gran Bretagna, dove il premier Boris Johnson ha dovuto stanziare 40 miliardi in più per la spesa militare — è in continua crescita. Forse deve essere anche compito della politica, almeno di noi commissari della Commissione Difesa, divulgare maggiormente l'importanza e il valore degli investimenti nel settore della Difesa, dove tutti gli altri Paesi dell'Europa e non solo stanno investendo molto di più. Grazie.

ANTONIO DEL MONACO. Grazie, presidente. Vorrei ringraziare l'ingegner Catalano per l'ampia relazione. Due cose molto rapide. La prima: lei ha parlato del 2019, dicendo che è stato un anno un po' particolare per voi, con la cassa integrazione eccetera e ha detto dell'incontro con il Ministero dello sviluppo economico e del VBM *Freccia* che ha dato un po' di possibilità di respiro. Ci ha poi detto che Iveco Defence Vehicles si è allargata in Olanda, in Brasile, negli Stati Uniti eccetera. Che cosa ha fatto realmente bloccare la vostra produttività?

Per quanto riguarda l'altra domanda, abbiamo parlato in particolar modo di due veicoli; l'anfibio americano e il *Lince*, però volevo chiedere se c'è in programma un nuovo cingolato, visto che il *Centauro I* e il *Centauro II* hanno fatto il loro tempo e se ci sono novità anche sui ruotati. Grazie.

GIOVANNI RUSSO, *in videoconferenza*. Ringrazio anch'io l'ingegnere Catalano, per la sua sempre puntualissima disamina. La mia domanda verteva soltanto sullo stato di ammodernamento dei carri *Ariete*, che sono stati in fase di *refitting* e quanto possa pesare l'ammodernamento di queste piattaforme, date appunto al Consorzio Iveco-

Oto Melara, in vista dei programmi europei. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Russo. Non ho altre richieste di intervento, pertanto do la parola al nostro ospite per la replica. Prego, ingegnere.

CLAUDIO CATALANO, *amministratore delegato della Iveco Defence Vehicles SpA*. Grazie. Parto dalle domande che ho ricevuto sul Piano nazionale della ricerca militare. Dobbiamo fare una distinzione, a mio avviso prendendo anche spunto da quello che fanno gli altri Paesi. Penso che dobbiamo interpretare il PRNM come uno strumento per mettere a punto tecnologie abilitanti, cioè i mattoncini che dimostrano una capacità di costruire una casa. Quello, a mio avviso, è il PNRM. Lo vedo nel mio contesto di veicoli terrestri; non è fondamentale quale veicolo, ma come realizzo una certa funzione o una certa capacità su un veicolo, quindi qual è l'idea alla base. Poi scelgo la piattaforma che mi è più congeniale per dimostrare questa capacità e può essere il *Lince*, il *Dardo*, o il *Centauro*. Invece, ha molto senso quello che l'onorevole Frusone ha detto sui progetti finanziati che mettono a disposizione un *budget* per fare un prototipo. Questa è una cosa che noi facciamo poco e che altri Paesi fanno molto di più e penso che questo accorcerebbero moltissimo il *time to market* delle nostre piattaforme. Mi spiego meglio. Se avessimo questo tipo di programmi, è su questi programmi che noi dovremmo mettere le soluzioni, i mattoncini sviluppati sul PNRM. Quindi, cronologicamente, prima vedo il PRNM, un progetto specifico finanziato su un prodotto, sullo sviluppo di un prototipo e, dopo, avvio un programma di acquisizione. Quando noi entriamo nella fase dei programmi di acquisizione, dobbiamo avere sostanzialmente delle tecnologie già validate. Penso che a volte saltiamo questa fila di eventi. Abbiamo, da un lato, i PNRM, dall'altro, generalmente mettiamo dei contenuti su dei programmi che devono diventare di acquisizione, magari anche specificando in un requisito operativo pre-eliminare, dei contenuti che non hanno mai

visto la luce e, poi, li contrattualizziamo. È difficile a volte contrattualizzare una capacità che non hai ancora tecnicamente sviluppato, anche se ci si ingegna per fare del proprio meglio. Questo in altri Paesi non succede. C'è un'attività sui PNRM, che sviluppa delle capacità abilitanti di base, poi ci sono dei progetti di *budget* anche ristretto che prevedono lo sviluppo di piattaforme specifiche e, se la fattibilità è dimostrata, si parte con un progetto più strutturato. Non so se ho risposto alla sua domanda. La ringrazio della domanda, perché è molto puntuale e consente di mettere in relazione il valore del PRNM.

L'onorevole Frusone mi ha anche chiesto del *Dardo* e del *Centauro*. Anni fa, se ricordo bene era il 2015, fu fatta un'attenta valutazione sulle possibilità sul *group potential*, lasciatemelo dire in inglese, e quindi sulla possibilità di fare un *upgrade* delle piattaforme *Dardo* e della piattaforma *Ariete*. Comincio sulla parte cingolata. Sull'*Ariete*, dopo una serie di analisi fatte all'interno del CIO, si è effettivamente visto che la piattaforma, per quella che era la sua concezione originaria, dava la possibilità di un significativo *upgrade* delle capacità. Charamente, dare più protezione avrebbe portato più peso, ma potevamo intervenire sul sistema di propulsione, sulle sospensioni e, quindi, potevamo in un certo senso bilanciare e tenere in equilibrio la piattaforma. Questa attività è stata fatta anche sul *Dardo*, però gli esiti delle analisi hanno dimostrato che effettivamente non era conveniente fare un intervento di questo tipo, perché comunque non si sarebbe arrivati a livelli di protezione necessari per una moderna piattaforma di questo tipo. È un po' anche quello che è successo sulla *Centauro I*. Tenete conto che la *Centauro I* è una macchina che, come concetto, è nata nel 1985 e si è sviluppata ed è entrata in servizio negli anni Novanta. Quando è nata la prima *Centauro*, la minaccia dell'*improvised explosive devices* e delle mine non esisteva, quindi, quella macchina è stata concepita in un contesto, in uno scenario completamente diverso da quello che è lo scenario attuale. Questo lo si vede, per esempio, anche molto semplicemente guardando il

profilo dello scafo di una nuova *Centauro* con il profilo dello scafo di una vecchia *Centauro*. Quindi, gli interventi principali che sono stati fatti, parlo della parte scafo ma anche il sistema d'arma ha avuto degli sviluppi incredibili, hanno portato a modificare completamente l'alloggiamento del personale a bordo. Abbiamo poi avuto una sensibilità particolare per la zona di confine scafo-torre. Tenete conto che la torre pesa più di 8 tonnellate e ci sono degli sforzi non indifferenti in quella zona. La torre porta tre uomini e quindi anche loro devono ovviamente essere protetti nel caso di accelerazioni provenienti dalla parte inferiore del veicolo. Tutto questo ha portato a un aumento del peso non indifferente. La prima *Centauro* è una macchina da 24 o 26 tonnellate e la nuova macchina da circa 32 tonnellate, quindi c'è stato un vigoroso aumento dei livelli di protezione, cosa che non era non era gestibile come semplice aumento degli *add-on* della vecchia *Centauro* e questo ovviamente ha portato a un indispensabile aumento anche delle potenze motore di tutti gli organi meccanici, perché la componente operativa non si cura delle tre, quattro o cinque tonnellate in più, ma vuole comunque le stesse prestazioni e dobbiamo rispettare dei rapporti di potenza specifica di un certo tipo. Quindi, tenete conto che dalla prima *Centauro* del 1985, facciamo anche del 1990, se vogliamo essere bravi, alla *Centauro II* del 2020 sono passati trenta anni. In questi trenta anni è cambiato veramente tanto.

Sulla legge terrestre, certo questa consentirebbe una pianificazione magnifica non soltanto della nostra attività, ma anche delle tecnologie, della sostituzione e del rinnovamento delle piattaforme terrestri. Ho guardato e ho analizzato un po' la storia della fornitura delle piattaforme terrestri del nostro esercito, a partire dagli anni Ottanta fino a oggi. Partendo dalla *Centauro*, poi l'*Ariete*, poi il *Dardo*, poi il *Puma*, poi il *VBM*, si vede che il nostro Esercito, da quegli anni a oggi, copriamo all'incirca gli ultimi quarant'anni ha acquisito una capacità in un periodo che va dai cinque ai sette anni. Si comincia con lo sviluppo di una piattaforma e, cinque o

sette anni dopo, quella piattaforma è in esercizio con tutto il contingente, con tutte le unità previste, mentre due anni prima della fine della produzione di quella piattaforma, parte lo sviluppo di un'altra piattaforma che poi, gradualmente, diventa protagonista della produzione nei cinque o sette anni successivi. Non so se questo era voluto o no, perché io ero ragazzino, però effettivamente, guardandolo dall'alto, senza avere nessuna spiegazione, effettivamente si vedeva o sembra intravedersi una strategia complessiva che assegnava un certo tempo di sviluppo di maturazione di un assetto e un tempo di fornitura che portava all'acquisizione di una capacità dell'Esercito. Penso che sicuramente la disponibilità di una legge terrestre aiuterebbe a dare una logica e impostare una successione di eventi. Poi, chiaramente, non sono io che definisco le capacità dell'Esercito, però aiuterebbe a definire una successione di eventi forse più razionale e più efficace di quella che abbiamo oggi. È chiaro che quando io vedo il VTLM-2 che, tutto sommato, rispetto ad altri aspetti — mi lasci dire — è una macchina molto complessa, ma più semplice di altre, da quando abbiamo cominciato a ragionarci con l'utilizzatore finale a quando di fatto l'abbiamo visto omologato e impiegabile, sono passati dieci anni. È tanto. Noi siamo capaci di fare questo con molto meno tempo e quando dico noi, non dico soltanto la componente industriale. Ci sono stati un po' di urgenze e accelerazioni, non ritardi, ma rallentamenti. Oggi quando vediamo che nel Documento programmatico pluriennale la disponibilità di fondi va dal 2020 al 2031 o al 2032, è difficile a mio avviso immaginare che una piattaforma di questo tipo, la cui progettazione anche a livello di fattibilità è cominciata tra il 2010 e il 2012, possa ancora essere consegnata o fornita per far acquisire una capacità al nostro Esercito nel 2030. Ripeto, non sono un militare, sono un ingegnere e gestisco un'azienda, però, al di là dei problemi industriali, faccio un po' fatica a capirlo. La legge terrestre chiaramente contribuirebbe a risolvere questo problema, però creerebbe un crite-

rio un po' diverso sulla gestione delle piattaforme.

Per quel che riguarda il 2019, in realtà per noi è stato l'anno di svolta, l'anno in cui finalmente siamo riusciti ad avere confidenza dell'allocazione delle risorse che ci hanno consentito di riavviare il programma VBM *Freccia*. Il problema lo abbiamo avuto nei quattro o cinque anni precedenti. Perché è stato importante quel momento? Perché un VBM *Freccia*, parlo per la componente Iveco, quindi non la componente Leonardo, impegna 4.000 ore di lavoro. Un *Lince* ne occupa 250. Quindi, capisce che se l'azienda è dimensionata per fornire una certa capacità al Paese, diciamo che abbiamo delle competenze che stanno facendo un lavoro e se dobbiamo cambiare traiettoria, siamo lenti nel cambiarla, perché chiaramente togliere di colpo un veicolo crea una ridondanza di risorse e di competenze non facile da assorbire. Per questo per noi, anche quando mi ero espresso nella mia prima audizione, la programmazione pluriennale soprattutto per questi prodotti è fondamentale, e ci dà la possibilità di presidiare le competenze, che non sono solo le competenze degli ingegneri, ma anche dei saldatori, dei montatori, perché sono veicoli molto complessi per il livello degli apparati di bordo, per il come vengono costruiti e come vengono montati. È un po' come essere su una nave, cambiare traiettoria si può fare, ma bisogna farlo preparandosi per tempo. È per questo che facevo un po' riferimento al 2019, alle discussioni col MISE e il fatto di essere partiti in anticipo per quanto a rischio, perché sapevamo che facendo così, avremmo comunque rimesso in moto un volano importante e garantito la piena occupazione nel 2020. Alla fine dicevo, se non fosse stato a causa la pandemia, di fatto non avremmo dovuto ricorrere a quelle settimane di cassa integrazione.

L'onorevole Del Monaco mio chiedeva della gamma dei veicoli tattici pesanti. Oggi per il trasporto pesante forniamo veicoli tattico-logistici della gamma *Astra* e li forniamo ormai da parecchi anni e hanno subito tutta una serie di rinnovamenti, anche dal punto di vista delle emissioni anti-

inquinamento, perché sono dei veicoli regolarmente omologati per la circolazione su strada ed è una piattaforma di veicoli pesanti specificatamente progettata per soddisfare le esigenze NATO. Rispetto ai veicoli che ricorda lei, e che ho fatto tempo anch'io a vedere nel mio servizio militare anni fa, sono veicoli dotati di altissima mobilità. È una gamma modulare molto estesa che va dal 4x4 all'8x8; è in configurazioni cisterna carburante, in condizioni di trasporto *pallet*, ha dei sistemi autocaricanti e le versioni più pesanti arrivano anche a fare i trattori di trasporto carri. Quindi, è una gamma molto completa su cui oggi stiamo lavorando e, aggiungo, di queste macchine sono state fatte anche versioni blindate che sono state dispiegate all'estero, quindi con cabina protetta. È una gamma molto interessante su cui stiamo lavorando per ulteriormente svilupparla e avere una massima modularità di impiego, perché riteniamo che questo abbatta in maniera significativa i costi di esercizio per l'utilizzatore finale, che poi siamo tutti noi con le tasse che paghiamo. Quello su cui stiamo lavorando oggi è lo sviluppo di una piattaforma conforme alle normative della circolazione, perché poi li vediamo sulle strade di tutti i giorni e che possono comunque montare sia cabine assolutamente civili che cabine militari o protette. In questo modo cerchiamo di tenere la stessa base del telaio e configurare la macchina in funzione della missione che viene richiesta.

Poi mi era stato chiesto a che punto siamo con lo stato di ammodernamento dell'*Ariete*. Vorrei direi che siamo in una condizione di grande soddisfazione. Ricordo che mi aveva fatto, onorevole Russo, già questa domanda alla mia prima audizione. Alla luce di questo anno e qualche mese che è passato, le confermo che oggi le attività di quel contratto finalizzato allo sviluppo dei primi tre prototipi che dovrebbero dimostrare la capacità di rinnovamento della piattaforma, sono in anticipo sui tempi contrattuali e stiamo lavorando per consegnare, entro la fine di quest'anno, e per completare delle *milestone* contrattuali di sviluppo che erano previste in realtà per l'anno prossimo, credo tra febbraio

e marzo. Questo mi sento di dirlo a nome del CIO, perché il contratto è un contratto CIO; le *milestone* si presentano insieme e, quindi, tanto la componente Iveco, quanto la componente Leonardo stanno lavorando assiduamente e in anticipo sui tempi, perché chiaramente abbiamo capito da un lato l'importanza di questo assetto. Il generale Farina ce lo sottolinea ogni volta che lo incontriamo, e noi ci siamo presi degli impegni a cui non vogliamo venir meno. Dall'altra parte sappiamo che tanto meglio riusciamo a fare sul progetto *Ariete*, tanto più acquisiamo credibilità in un futuro contesto europeo. Quindi ci sono più e più motivi per fare bene quello che stiamo facendo sul progetto *Ariete*.

Penso di aver risposto a tutte le domande. Se ho lasciato indietro qualcosa, ovviamente sono disponibile a integrare.

PRESIDENTE. Grazie, ingegnere. Grazie per la disponibilità e per il contributo che ha dato all'indagine conoscitiva della Commissione. Ringrazio anche il dottor Giraudi e rinnovo i ringraziamenti e i saluti a tutti gli intervenuti. Dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 15.10

*Licenziato per la stampa
il 21 maggio 2021*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO



18STC0126500