

COMMISSIONI RIUNITE
DIFESA (IV) DELLA CAMERA DEI DEPUTATI —
DIFESA (4^a) DEL SENATO DELLA REPUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

AUDIZIONE

5.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 26 GIUGNO 2013

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE DELLA IV COMMISSIONE
 DELLA CAMERA DEI DEPUTATI

ELIO VITO

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Artini Massimo (M5S)	11
Vito Elio, <i>Presidente</i>	3	Cera Angelo (SCpI)	13
		Cicu Salvatore (PdL)	12
		Divina Sergio (LN-Aut)	14
Audizione del Capo di stato maggiore della Aeronautica militare, Generale di Squadra aerea Pasquale Preziosa (ai sensi dell'arti- colo 143, comma 2, del Regolamento della Camera dei deputati):		Galli Carlo (PD)	12
Vito Elio, <i>Presidente</i>	3, 11, 13, 14, 16	Marcolin Marco (LNA)	12
		Ottobre Mauro (Misto-Min.Ling.)	13
		Preziosa Pasquale, <i>Capo di stato maggiore dell'Aeronautica militare</i>	3, 14

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: Partito Democratico: PD; Movimento 5 Stelle: M5S; Il Popolo della Libertà - Berlusconi Presidente: PdL; Scelta Civica per l'Italia: SCpI; Sinistra Ecologia Libertà: SEL; Lega Nord e Autonomie: LNA; Fratelli d'Italia: FdI; Misto: Misto; Misto-MAIE-Movimento Associativo italiani all'estero: Misto-MAIE; Misto-Centro Democratico: Misto-CD; Misto-Minoranze Linguistiche: Misto-Min.Ling; Misto-Partito Socialista Italiano (PSI) - Liberali per l'Italia (PLI): Misto-PSI-PLI.

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
DELLA IV COMMISSIONE
DELLA CAMERA DEI DEPUTATI
ELIO VITO

La seduta comincia alle 14,30.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito chiuso, la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati e la trasmissione diretta sulla *web-tv* della Camera dei deputati.

Audizione del Capo di stato maggiore della Aeronautica militare, Generale di Squadra aerea Pasquale Preziosa.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno delle Commissioni congiunte difesa della Camera e del Senato reca, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento, l'audizione del Capo di stato maggiore dell'Aeronautica militare, Generale di Squadra aerea Pasquale Preziosa, che ringrazio per la disponibilità.

Saluto il presidente della Commissione difesa del Senato, senatore Latorre e tutti i colleghi presenti delle Commissioni difesa di Camera e Senato.

Do adesso il benvenuto, anche a nome del presidente Latorre, al Capo di stato maggiore dell'Aeronautica militare, Generale di Squadra aerea Pasquale Preziosa, e alle persone che lo accompagnano, il generale di brigata aerea Gianpaolo Mini-

scalco, il generale di brigata aerea Luca Goretti, il tenente colonnello Bruno Levati.

Ricordo ai colleghi che l'audizione che ci accingiamo a svolgere rappresenta il quarto appuntamento, dopo quelli svolti con il Capo di stato maggiore della Difesa, Ammiraglio Binelli Mantelli, con il Capo di stato maggiore dell'Esercito, Generale di corpo d'armata Graziano, e con il Capo di stato maggiore della Marina Ammiraglio di squadra De Giorgi, di un ciclo di approfondimenti istruttori con i vertici delle Forze armate al fine di fare il punto delle maggiori questioni di interesse in avvio dei lavori di questa legislatura.

Ricordo, altresì, che, per impegni legati ai lavori dell'Assemblea della Camera, l'audizione dovrà necessariamente avere termine entro le ore 16, orario in cui inizieranno le votazioni.

Do volentieri la parola al Capo di stato maggiore dell'Aeronautica, Generale di Squadra aerea Pasquale Preziosa.

PASQUALE PREZIOSA, *Capo di stato maggiore dell'Aeronautica militare*. Ringrazio i signori presidenti, i senatori e i deputati dell'opportunità che mi è stata offerta per illustrare il ruolo e la missione svolta dall'Aeronautica militare. Se di concorde avviso, illustrerei per grandi linee un testo che poi lascerò a disposizione, in maniera che, se fosse necessario qualche approfondimento, avrò alleggerito il testo attraverso la parola.

Partirei ricordando i compiti delle Forze armate, quindi dell'Aeronautica militare, come competenze specifiche. Tutti noi dell'Aeronautica siamo organi e strumento dello Stato. Operiamo in funzione del mandato assegnatoci da Parlamento e Governo. All'Aeronautica militare — ma anche alle altre Forze armate — da Parlamento e Governo è stata assegnata la

missione di difendere il nostro Paese, il nostro territorio, la nostra sovranità e i suoi interessi vitali, garantendo l'approntamento, l'efficacia operativa e l'impiego, nella fattispecie delle forze aeree, nel quadro del sistema di sicurezza nazionale e internazionale.

Da anni, quindi, l'Aeronautica militare opera come uno strumento e, aggiungerei, anche un servizio. Vi sono operazioni, infatti, svolte giornalmente, 24 ore su 24, indipendentemente dalla missione di difesa e di sicurezza del territorio, naturalmente a servizio del Paese.

Negli ultimi vent'anni, l'Aeronautica ha perseguito costantemente l'opera di riduzione della struttura complessiva per adeguare l'organizzazione al bilancio, quindi alle risorse assegnate, e per assicurare costantemente quel compito che ci è stato assegnato dal nostro Paese. Primo tra questi, naturalmente, ricordo l'esercizio della difesa e sicurezza aerea dei cieli del nostro Paese, servizio svolto 24 ore su 24.

Una rete *radar* osserva costantemente quello che si muove e se ci siano problemi nel nostro cielo. I nostri tecnici e i nostri controllori di volo operano in sala operativa congiunta con l'assistenza al traffico al volo civile perché è proprio lì che si lavora congiuntamente per vedere se c'è qualcosa che non va. C'è sempre, 24 ore su 24, qualcuno, come la polizia aerea, che può dare l'allarme e un velivolo parte per vedere cosa non va in volo in quel punto particolare.

Inoltre, devo menzionare l'assistenza al volo di tutto il traffico militare, compito dell'Aeronautica militare. Menziono anche parte del traffico civile non ancora gestito dall'ENAV. Nel 2012, ad esempio, il controllo del traffico aereo gestito dall'Aeronautica militare su aeroporti aperti al traffico civile o dati al traffico civile si è riassunto in circa 390.000 movimenti che, se non ricordo male, sono più di 1.000 al giorno e rappresentano il 25 per cento del traffico civile nazionale.

Segnalerei un altro servizio importante, anche se non sono sicuro che il termine « servizio » renda bene l'idea. Si tratta di un'operazione necessaria e richiesta dalla

normativa internazionale, che viene fornita con continuità, cioè giorno e notte, 365 giorni all'anno: sto parlando del servizio meteorologico nazionale, svolto dal 1950 dall'Aeronautica militare in assenza di un'agenzia civile che adesso stiamo cercando di far costituire.

Il servizio è costituito di tanti posti e teleposti per l'osservazione meteorologica. Questi dati devono essere mandati a un centro di raccolta a Roma, poi a un centro di raccolta europeo a Londra, dove sono rielaborate le carte meteorologiche e inviate ai singoli Paesi. Facciamo parte, dunque, di una rete internazionale di questo tipo ed è necessario osservare 24 ore su 24 per mandare questi dati.

Al momento, siamo anche in contatto con il MIUR per cercare di istituire delle specializzazioni adeguate in termini di tecnici meteorologici e di laureati - una laurea in meteorologia, purtroppo non è presente nel nostro Paese - che consentano la qualificazione dei soggetti, quindi delle strutture, a poter operare nell'ambito del servizio meteo, che è un'organizzazione mondiale di meteorologia. Esistono, quindi, delle richieste da soddisfare.

Altro servizio importante nell'ambito del trasporto per la Presidenza del Consiglio dei ministri è il trasporto sanitario d'urgenza, svolto anche questo 24 ore su 24. Tutti voi sapete che, quando il prefetto riceve una richiesta per il trasporto sanitario d'urgenza da parte di un primario di un ospedale perché una vita umana può essere salvata, grazie a trapianti, trasporti d'organo e così via, solo attraverso il trasporto urgente di un ammalato o altro, ci manda la richiesta, che è immediatamente soddisfatta. Nel 2012 sono stati quasi 270-300 i trasporti e le vite umane salvate.

Darei un'occhiata adesso ai criteri e alla sicurezza internazionale. Sono temi a loro noti perché spesso si svolgono audizioni che illustrano la situazione internazionale. Le decisioni del Governo e del Parlamento in tema di sicurezza internazionale sono state la base per la partecipazione a tutte le operazioni condotte fino adesso.

Dagli anni Novanta fino a oggi, il nostro Paese è stato sistematicamente e con continuità interessato alle operazioni internazionali. Rammento solamente, per i cultori della materia, le operazioni nel Golfo Persico, la prima guerra del Golfo, dove Bellini e Cocciolone furono colpiti e fortunatamente, poi, furono ritrovati al termine delle operazioni. Rammento le operazioni in Bosnia, in Kosovo, quelle attuali in Afghanistan, ma solo come esempio di quello che può essere una preparazione aeronautica nel campo degli interventi.

Citerei, ultimo in ordine di tempo, ciò che è occorso in Libia, perché ha rappresentato l'impegno più importante, quasi imponente per la Forza armata dalla creazione della nostra Repubblica. In brevissimo tempo, infatti, è stato richiesto ai velivoli italiani di volare immediatamente per 7.300 ore. Ciò ha significato produrre manutenzioni, pezzi di ricambio, squadre di lavoro. Parliamo di un lavoro consistente.

Rammento che a quell'operazione hanno partecipato 16 Nazioni, NATO e non NATO. Alcune erano anche appartenenti ai paesi del Golfo. Noi abbiamo rinforzato 7 basi aeree italiane e abbiamo ospitato l'80 per cento degli assetti che hanno partecipato alle operazioni.

Le operazioni si sono svolte in sette mesi e gli assetti impiegati sono stati: la catena di avvistamento *radar* 24 ore su 24, logicamente rinforzata; i velivoli, che normalmente chiamiamo da combattimento, ma le cui nuove definizioni sono di difesa avanzata; aerei per il rifornimento in volo; aerei da trasporto; aerei da disturbo elettronico o da guerra elettronica; assetti da ricognizione; aerei *radar* appartenenti alla NATO rischierati sul nostro territorio; aerei a pilotaggio remoto.

Abbiamo sviluppato come attività: sorveglianza scoperta; identificazione continua; difesa aerea del nostro territorio; evacuazione di connazionali minacciati; cosiddetta pressione psicologica, cioè distribuzione di volantini per dire cosa stavamo facendo, secondo le indicazioni della NATO; sorveglianza elettronica; riforni-

mento in volo; ricognizione e, soprattutto, neutralizzazione degli obiettivi assegnati.

Devo riportare che, grazie alla precisione di ingaggio dovuta al connubio uomo-macchina-ambiente (quindi, la macchina che ha capacità, l'uomo che è stato addestrato, l'ambiente che ce lo consente) e soprattutto alla precisione degli effetti, non ci sono stati danni collaterali, l'efficacia è stata prossima al 100 per cento. Abbiamo avuto qualche percentuale di difficoltà tecnica degli armamenti che alcune volte non sono stati sganciati ed è stato questo a portarci verso la prossimità del 100 per cento. La Libia può sembrare il passato, ma i segnali analizzati provenienti dall'area del Mediterraneo oggi non sono rassicuranti.

Vorrei fare qualche accenno all'Afghanistan. Siamo presenti in configurazione interforze. Conoscete meglio di me la presenza sul territorio afgano. Ci sono velivoli *AMX*, gli aeromobili a pilotaggio remoto, velivoli da trasporto aereo, anche di tipo ospedaliero, quando servono, velivoli per la protezione elettronica dei convogli, *EC-27 Jedi*. Segnalo che tutta l'apparecchiatura è stata sviluppata in pochissimo tempo grazie a un capitano del reparto sperimentale di volo, che ha intuito cosa poteva essere utile ai soldati a terra, per cui abbiamo costruito un ombrellone elettronico, montato a bordo di un velivolo, con disturbo anche alle comunicazioni radio della controparte che sta dando ottimi risultati.

Inoltre, siamo presenti come formatori e mentori presso Shindand, dove c'è una base per la formazione dei nuovi piloti afgani, sia uomini sia donne. Ho incontrato le tre donne afgane che si addestrano a questo nel corso del mio viaggio e le ho trovate molto motivate. Stiamo anche insegnando agli afgani il servizio meteorologico e quello del traffico aereo, come si dà sicurezza a una base, quali sono i servizi aeroportuali. Questo, naturalmente, continuerà anche in futuro, finché ci sarà richiesto.

Con i nostri esperti, soprattutto attraverso le capacità del nostro Genio di costruire piste e costruire aeroporti, ab-

biamo partecipato attivamente con gli altri alla costruzione dell'operatività aeronautica sugli aeroporti di Kabul, Herat, Kandahar, Mazar-i-Sharif.

L'operazione in Kosovo dura da parecchio tempo. All'inizio, per svolgere appieno le funzioni del nostro contingente, fu costruito di sana pianta un aeroporto gestito dalle nostre Forze armate, in particolare dall'Aeronautica militare. Questo aeroporto, che ha terminato adesso il servizio per quanto riguarda tutte le esigenze tipiche militari, sarà ceduto alle autorità kosovare.

Continuiamo, in ogni caso, a sorvegliare l'area, così come ci è richiesto dalla NATO, e lo facciamo con i *Predator*, ma operando da Amendola. Invito, naturalmente, i presidenti a considerare un'eventuale visita a questo centro unico in Europa per il controllo dei velivoli a pilotaggio remoto. Abbiamo operato anche nei trasporti sotto la bandiera dell'Unione europea e in supporto a quello che ci è stato richiesto in Mali.

Il futuro è, per definizione, incerto e io credo che oggi abbiamo tutti gli elementi per dire che il nostro futuro sarà caratterizzato dall'incertezza. Il primo *trend* — non lo dice solamente l'Aeronautica militare, sono i *trend* studiati a livello europeo e NATO — sarà quello della sorpresa strategica in ampiezza e forma.

Il secondo *trend* evidenziato è il seguente: consolidamento di un arco geografico di crisi con cronica instabilità in Nord-Africa, Medioriente e altrove; difficoltà europea a esprimersi quale entità unitaria sulla scena internazionale come evidenzia anche l'ultima crisi libica dove sicuramente si poteva esprimere di più; riposizionamento degli Stati Uniti sullo scacchiere geopolitico, come vedremo tra qualche momento con l'Islanda; infine, configurazione delle potenze emergenti come gruppo non omogeneo. Il mondo sta cambiando velocemente, come è stato detto in varie occasioni, e le capacità militari dell'Unione europea rimangono ancora una questione aperta.

Parliamo adesso della sicurezza dei cieli. Per l'Aeronautica, la sicurezza dei

cieli italiani ed europei è al centro dell'attenzione ed è il frutto costante di ammodernamento e addestramento continuo. Il progetto europeo del « Cielo unico » prevede una serie di azioni relative al controllo dello spazio aereo, alla sicurezza, all'innovazione tecnologica in materia di gestione dei mezzi che si muovono nell'aria e all'erogazione di ricerca e soccorso.

La quasi totalità dei passeggeri per tragitti di lunga distanza utilizza il mezzo aereo, oserei dire quasi il 100 per cento. Il trasporto merci in termini di valore, un dato che mi ha colpito, è pari al 40 per cento del valore complessivo delle merci trasportate, ma queste sono solo il 2 per cento. È il valore delle merci a essere molto alto e questo è comprensibile.

Nel 2011, il traffico passeggeri è stato in Italia di 149 milioni e nel 2010 arriverà a 221 milioni. Il fatturato è di circa 15 miliardi di euro l'anno. Tutto ciò si può sviluppare solo grazie a cieli resi sicuri da un adeguato sistema di difesa aerea, di polizia aerea e di protezione a grande distanza per rendere sicure le vie di comunicazione aeree.

L'Europa può e deve offrire risposte alle domande di sicurezza che è quanto mai importante porre nel Consiglio europeo di dicembre. Vari temi sono all'ordine del giorno e credo non sia da sottovalutare che il Governo abbia posto al centro del semestre di presidenza italiana dell'Unione europea quello dell'unione politica, che inevitabilmente traina il concetto dell'unione della difesa.

Storicamente, ci sono due pilastri. Uno è quello dell'economia, l'altro è quello della sicurezza. Il pilastro della sicurezza è la gamba sulla quale bisogna andare, anche alla luce della scelta americana di allentare la propria presenza in Europa con un allargamento dell'attenzione verso il Pacifico.

Le capacità fondamentali che la forza aerea, non solo italiana, deve esprimere sono: il comando e il controllo; la capacità di intervento; la difesa missilistica; il supporto a tutte le capacità di intervento e il servizio di supporto a queste capacità. Su questo, naturalmente, ci muoviamo.

Dando un'occhiata al *budget* dell'Aeronautica militare relativo all'anno 2012, segnalo che il 67 per cento è stato assorbito dal personale; poco più del 20 per cento per l'investimento e solo il 9 per cento per l'esercizio. Segnalo che l'esercizio è molto inferiore alle necessità.

Tutti i nostri reparti di volo, tutte le Aeronautiche della NATO, sono sottoposte a validazione da *team* ispettivi della NATO ogni due anni, scadenza alla quale dobbiamo presentare quanto abbiamo fatto in termini di forme di volo come addestramento e ore di volo. Ci sono standard al di sotto dei quali il reparto non è riassetato alla NATO.

Proprio in tale quadro, con risorse in riduzione, diventano fondamentali tutti i programmi di trasformazione, tra i quali segnalo anche quello di sostituzione dei velivoli *Tornado* e *AMX*, che furono acquisiti nella quantità di 236, con parte dei 90 velivoli ora previsti. Di questi, 75 sono destinati all'Aeronautica militare. Il passaggio da 236 a 75 velivoli significa una riduzione delle forze operative di questo settore in sostituzione di *AMX* e *Tornado* del 70 per cento. Sostanzialmente, rimarremo con il 30 per cento di quello che negli anni Ottanta fu acquisito per questa specifica esigenza.

Tuttavia, le capacità del velivolo - consentendo l'espletazione di più compiti - ci consentiranno una riduzione notevole e la comunanza logistica non più di due linee di volo, ma di una sola. Ciò ci consentirà, inoltre, una riduzione notevole del supporto logistico.

In questo settore, l'intera storia ci dimostra che è necessario intercettare sia le frecce dell'aggressore - su questo la difesa aerea è importante - sia l'arciere che le scaglia, altrimenti sarà una *never ending story*.

Nelle operazioni fuori area citate dagli anni Novanta in poi, i soli assetti richiesti, oserei dire per la maggior parte, sono stati i *Tornado* e gli *AMX*, che adesso andremo a sostituire insieme a quelli da trasporto e a quelli della guerra elettronica. In maniera massiccia, anche le forze da difesa hanno partecipato alle operazioni in Libia.

Gli *F-35* inizialmente autorizzati erano stati 131 e ciò comportava 109 macchine per l'Aeronautica militare, quindi la riduzione del 50 per cento. Questo è ciò che è stato richiesto e realizzato all'epoca.

Con la riduzione a 90, quindi solo 75 per l'Aeronautica, matematicamente siamo a meno 70 per cento di queste forze. Rammento che i velivoli *Tornado* e *AMX* furono concepiti negli anni Settanta.

Nella riformulazione dei profili di acquisizione di questo velivolo, in relazione alle risorse ora a disposizione, ho verificato che non andremo a coprire il buco che si formerà per i livelli di acquisizione ora in pianificazione. Scenderemo molto in capacità di difesa avanzata nel periodo 2018-2022. Esiste un buco operativo cui al momento non so come porre rimedio. Sarò costretto anche a mettere a terra piloti per un periodo variabile da 4 a 6 anni. Per addestrare un pilota e renderlo pronto servono quasi una decina d'anni.

Per l'Aeronautica militare, non esistono oggi alternative di pari valore operativo all'*F-35* sul mercato internazionale. Questo velivolo sarà la spina dorsale dell'operatività nei prossimi vent'anni. La nostra proiezione è ventennale; non dall'oggi al domani. Qualsiasi altra soluzione oggi non è risolutiva della funzione.

Rammento che l'Italia è stato l'ultimo Paese a dismettere l'*F-104* e ciò è avvenuto non molti anni fa. L'*F-104* non era integrabile da nessuna parte, non lo volevano in giro. L'*F-35* garantirà l'interoperabilità con tutti gli altri *partner* dotati di mezzi della stessa generazione. L'Italia non è un semplice acquirente di questo progetto. Oserei dire che è un socio, quasi fondatore. Ha partecipato sin dall'inizio all'impresa.

Oggi non è pensabile che un velivolo di così alta tecnologia possa essere sviluppato da singoli Paesi. Oggi, le relazioni per sviluppare un velivolo del genere non sono neanche di tipo transnazionale, ma transcontinentale, ed è proprio lo *status* di *partner* che ha permesso di portare in Italia la *Final assembly and checkout*, un unico centro industriale europeo che diverrà un HUB europeo per tutti i *JSF*

dell'aria, americani ed europei. È proprio la partecipazione al programma *JSF* che ha consentito ad Alenia Aeronautica di vincere la commessa per tutto il programma *JSF* per la costruzione degli 800 elementi di fusoliera centrale, la parte più grossa, e il 40 per cento del velivolo più le ali.

In tal senso, si parla non solo di trasferimenti di tecnologia, ma anche di accrescimento di capacità industriali. Oltre ad Alenia — con i suoi stabilimenti di Cameri, Nola e Foggia — sono state segnalate dal segretariato generale circa 40 aziende anche piccole e medie finora coinvolte nel programma. Solo per citarne alcune, rammento la Selex, nelle componenti nord, centro e sud, l'Avio, la Breton Veneto, la Magnaghi Italia in Liguria, la OMA in Umbria Italia, la S3 LOG in Lazio, Vitrociset in Lazio e in Sardegna e molte altre.

Secondo stabilimento, dopo quello americano, è solo quello italiano e ciò è un incontestabile vantaggio tecnologico, industriale e occupazionale. I miei uffici hanno esaminato un autorevole studio internazionale dal quale emerge che, in generale, nel settore aeronautico, per 100 euro di incremento di PIL in questo settore, si generano effetti diretti e indiretti per 328 euro nel sistema economico.

Secondo lo stesso studio, 100 euro di PIL prodotti nel settore aeronautico generano 95 euro di PIL in altri comparti manifatturieri, solamente per sommi capi. Analogamente, 100 unità di lavoro create nel settore aeronautico generano per effetti diretti e indiretti 306 unità di lavoro complessivo nel sistema economico.

Per quanto riguarda la difesa aerea, *smart defence* e *pooling & sharing* sono, in linguaggio militare, due facce della stessa medaglia. Non avendo molte risorse a disposizione per coprire i *gap* capacitivi, nell'ambito NATO si utilizza la *smart defence*, ossia si mette in comune ciò di cui si dispone per l'utilizzo degli altri. In campo europeo, si tratta del cosiddetto *pooling & sharing*: si mette a disposizione ciò di cui si dispone e insieme si cerca di coprire i *gap* attualmente presenti.

Il sistema di difesa aerea è un sistema di comando e controllo integrato in ambito NATO, a partire dalla difesa integrata, dai missili balistici, per finire alla ricerca e soccorso. Attualmente, gli *Eurofighter* sono dislocati su Grosseto, Gioia del Colle e Trapani. Nell'ambito della *smart defence*, quindi NATO, l'Italia sta coprendo anche le esigenze di difesa aerea della Slovenia e, con alternanza giornaliera, quelle dell'Albania. Questi due Paesi sono infatti privi di difesa aerea.

Inoltre, ha inviato proprio in questi giorni sei velivoli in Islanda per le esigenze di copertura, di difesa e sicurezza aerea di quel territorio. Questo buco era stato creato dalla ridislocazione degli assetti americani. Adesso, quindi, tali esigenze sono nella competenza NATO e i Paesi che ne fanno parte, a rotazione, andranno a coprire questo buco in Islanda.

Stesso servizio a rotazione la NATO sta fornendo anche periodicamente a Estonia, Lituania e Lettonia. L'Italia parteciperà prossimamente con lo schieramento dei propri assetti anche in queste regioni.

Nel campo europeo il rafforzamento del *pooling & sharing* è fondamentale, proprio per la costruzione della dimensione militare europea. Pertanto, l'Italia sta offrendo al comando europeo dei trasporti una preminente capacità, quale quella di rifornimento in volo dei *KPC-767* italiani, che oggi rappresenta una lacuna capacitiva a livello europeo.

Sicuramente, non è sfuggito che lo schieramento di velivoli inglesi in Malesia è stato possibile grazie ai rifornitori italiani, poiché nella combinazione i velivoli hanno potuto volare senza problemi. L'Italia è stata oggi invitata ad associarsi a questo comando, al momento condiviso da Belgio, Francia, Germania, Lussemburgo e Olanda, ed è in atto il processo di condivisione anche degli assetti di trasporto aereo di varia tipologia.

Sostanzialmente, quindi, l'Italia farà parte, appena terminato tutto questo processo, di un *pool* europeo per i trasporti necessari ai Paesi europei. La 46^a Aerobrigata, con gli assetti *C-130* e *C-27*, oltre

ai *Boeing* per il rifornimento in volo, saranno associati al comando europeo per i trasporti.

In termini di soccorso aereo, gli aeromobili *HH-3F* sono arrivati ormai alla fine della vita tecnica. Non è più possibile operare la manutenzione in quanto non si trovano i pezzi di ricambio. Li stiamo sostituendo temporaneamente con macchine più piccole, gli *Agusta 139*, i cosiddetti *HH-139*. Inoltre, c'è ancora una componente di elicotteri *Agusta-Bell AB 212 ASW*, che a loro volta stanno andando a fine vita operativa. La manutenzione di questi elicotteri oggi è troppo onerosa e non possiamo più permettercela.

Non sono in grado di poter valutare quali saranno gli impatti di questa situazione sul servizio di ricerca e soccorso nazionale. Nel settore, segnalo una persistente carenza normativa con una non ancora definita autorità e responsabilità sul settore di terra del soccorso aereo. L'Aeronautica offre la sua competenza ed esperienza nel settore. Tutte le forze del soccorso aereo di varie componenti italiane sicuramente hanno avuto un addestramento in Aeronautica militare in questo settore prima di diventare autonome.

Per il settore dello spazio e la naturale estensione dell'atmosfera, abbiamo assunto competenze nel campo del volo umano nello spazio, secondo le indicazioni in ambito difesa, e abbiamo lavorato con una grandissima sinergia con l'Agenzia spaziale italiana (ASI), che ringrazio per questa sinergia veramente spiccata.

Oggi segnalo che dei sette astronauti europei, quattro — quindi la maggior parte — sono italiani e provengono dal reparto sperimentale dell'Aeronautica militare. Una donna italiana, Samantha Cristoforetti, prossimamente potrà volare anche nello spazio. Attualmente, abbiamo Parmitano presso la stazione internazionale.

In questo settore, abbiamo dovuto sviluppare anche la medicina aerospaziale e abbiamo già tre medici specializzati nel settore.

I tratti salienti di questo accordo Difesa-Aeronautica-ASI sono: preparare e supportare gli investimenti; massimizzare i

ritorni per il nostro Paese; valorizzare, infine, le competenze aeronautiche a supporto delle capacità operative della Difesa.

Passerei adesso a trattare la parte relativa ai poligoni militari. Si tratta, in generale, di assetti vitali per garantire l'addestramento e l'operatività dei reparti. La disponibilità di poligoni nel tempo è andata progressivamente riducendosi e ulteriori mancanze o limitazioni in futuro potrebbero avere delle conseguenze sul raggiungimento di quegli standard nazionali imposti alle forze aeree. Stiamo supplendo con la simulazione, ma non tutto è simulabile. Una parte deve essere eseguita secondo quanto che ci è richiesto.

Quanto alla progettualità futura in ambito aeronautico, stiamo lavorando per mettere a punto una *Joint Force Air Component Commander*, già sviluppata da Francia, Germania e Regno Unito, a cui dobbiamo interconnettere anche la nostra. È uno strumento per il comando e il controllo di tutta la nostra operatività.

Per quanto riguarda i droni, cioè i velivoli a pilotaggio remoto (APR), siamo impegnati per lo sviluppo di capacità europee nei tradizionali mezzi da ricognizione e difesa avanzata. Anche in tal senso, abbiamo visto che, nell'ultimo Salone aeronautico di Le Bourget, le industrie italiana, francese e tedesca hanno annunciato l'esigenza di mettere a punto un drone cosiddetto post-nEUROn, successivo a quello sviluppato in precedenza, per dare capacità duali in questo settore a tutti quelli che saranno gli sviluppi nei prossimi vent'anni.

Naturalmente, ci stiamo organizzando per dotarci di capacità, per confrontarci nelle conflittualità cosiddette di quarta e quinta generazione nei prossimi vent'anni. Purtroppo, i programmi sono ventennali, quindicennali, ma non dall'oggi al domani.

Quanto al rinnovo della flotta addestrativa, oggi basata sul velivolo 339, all'ultimo Salone di Le Bourget, Alenia Aeronautica ha trovato la capacità per mettere a punto tale sostituto, che sarà chiamato 345. Il segmento di mercato oggi in quel settore è molto positivo.

Quanto all'acquisizione di capacità di contrasto dei missili balistici per il soddisfacimento della nuova missione cosiddetta BMD (*Ballistic Missile Defence*) assegnata in ambito NATO, il MEADS (*Medium Extended Air Defense System*) ha ricevuto i finanziamenti da Stati Uniti, Germania e Italia per concludere la fase di sviluppo, e questo è molto positivo.

La capacità iniziali di controllo di ciò che sta avvenendo nello spazio è la cosiddetta *space situational awareness*, con una integrazione dei sensori già esistenti sia nel campo militare, sia in quello civile. C'è la necessità di sviluppare una capacità per micro e nano satelliti, per i *gap* oggi identificati dei servizi satellitari presenti.

Darei adesso una rapida lettura alle revisioni delle strutture. La legge n. 244 del 2012 e la legge n. 135 del 2012, nota *spending review*, sono i *driving factor* della revisione in atto. L'Aeronautica militare, nell'orizzonte temporale di 11 anni, dovrà contrarsi a 33.800 unità. L'orizzonte del 2024 ci appare vicino, perché il personale interessato al processo è ora a metà della vita operativa. Il 2024 è, dunque, per noi è anche troppo vicino. I parametri della revisione si basano su tre elementi: dobbiamo perseguire l'interoperabilità, la flessibilità di impiego e la proiettabilità dello strumento.

Riduzione e concentrazione delle componenti operative sono indispensabili. È necessaria la cessione e la dismissione di sedimi non più utili. A oggi, si è concretata una lista di provvedimenti in esecuzione che termineranno nel 2015.

Stiamo riducendo il numero dei gruppi *radar* da 14 a 3, remotizzando gli altri. I 3 saranno, dunque, presidiati da unità di personale e gli altri saranno remotizzati. Stiamo riducendo, allo stesso modo, i teleposti e le stazioni meteo: da 65 a 45, con remotizzazione di tutte le altre. Sono in riduzione 30 enti e reparti dell'Aeronautica, tra i quali segnalo il 50° Stormo di Piacenza, decisione per noi dolorosa, ma necessaria.

Completeremo il passaggio all'ENAV dei servizi di navigazione aerea per Verona, Treviso, Rimini, Brindisi, Ciampino,

per cui esiste già il decreto operativo, Viterbo e Pantelleria. A questi si aggiungono quelli già fatti per Ancona, Comiso, Fontanarossa, Boccadifalco, Vicenza, Udine, Elmas e Capua, già transitati.

Dal 1990 a oggi, gli aeroporti armati si sono ridotti da 40 a poco più della metà, 23, e i gruppi di volo da 23 a 19. L'attività di volo è passata da 130-140.000 a 90.000 ore di volo. Nel campo della formazione al volo, rappresentiamo una scuola di eccellenza e il binomio della nostra industria aeronautica 345-346 sarà fondamentale per la cooperazione internazionale su Lecce, oggi molto richiesta da tutti i Paesi, non solo NATO, ma anche dell'America latina, del Golfo, e su Frosinone per la parte elicotteristica.

Per quanto riguarda il personale della Forza armata, sta gradualmente modificandosi la struttura sia per la parte militare, sia per quella civile. Il personale è l'elemento cardine: cerchiamo di aggiornarlo continuamente, sia quello militare sia quello civile, nei limiti delle risorse a disposizione.

Gran parte del ruolo dei marescialli cesserà dal servizio, secondo le norme in vigore, in tempi non lunghi, ma potrà creare vacanze organiche per il basso rateo di reclutamento ora in vigore. Sostanzialmente, la fuoriuscita salirà e poi subirà una caduta verso il basso, ma finiremo sotto perché, per recuperare questo *gap*, servirebbero altri ratei di arruolamento, che non possiamo permetterci.

Segnalo, d'altra parte, che con l'attuale *trend* nell'Aeronautica militare nel 2023, con la legislazione vigente, l'80 per cento del personale avrà più di 51 anni. Non si è mai verificato e credo sia un'anomalia alla quale è necessario guardare sin da ora.

Per evitare il deperimento dell'efficienza operativa, è auspicabile che gli istituti giuridici siano rivisti, tenendo conto della volontà, della dignità dei militari che hanno dato la loro vita fino a oggi, del trattamento economico, e quant'altro.

Altro elemento fondamentale, come è già di loro conoscenza, sono le dinamiche stipendiali ferme dal 2011. I risultati ne-

gativi vanno dal campo previdenziale a quello sociale. Le nuove leve, i ragazzi e le ragazze che oggi entrano, hanno difficoltà a costituire nuclei familiari. Sul piano operativo, poi, c'è un disallineamento tra responsabilità e retribuzione.

Questo è fondamentale perché noi siamo una struttura gerarchica. È, inoltre, necessario, oserei dire indispensabile, assicurare la previdenza complementare per i giovani e anche, per il tempo trascorso, per i meno giovani. Si trattava, infatti, di meno giovani quando sono entrati, ma adesso un po' di tempo è trascorso.

Da vent'anni ci stiamo continuamente adeguando. Dalla prima guerra del Golfo siamo impegnati giornalmente con le operazioni fuori area di stabilizzazione dei focolai di instabilità nelle aree di interesse. Ripeterei a tutti loro quanto evidenziato in una conferenza negli Stati Uniti: quello che sarà stabile nel futuro sarà l'instabilità.

La cornice operativa fa capo a ONU, Unione europea e NATO. È in atto una consistente riduzione di basi, di velivoli e di personale in accordo alle legislazioni vigenti. In questa trasformazione continua, tentiamo di salvaguardare il più possibile le capacità operative fondamentali, in funzione di quella imprevedibilità che il futuro ci riserverà.

Le linee guida derivanti dalle leggi ora in vigore, attraverso le revisioni in atto, hanno la prerogativa di rendere lo strumento aereo agile, proiettabile, sostenibile, interoperabile, integrabile a livello *joint and combined*. Le criticità che ora si osservano sono legate a tempi di attuazione, risorse disponibili e strumenti normativi per la trasformazione.

Signori presidenti, senatori, onorevoli deputati, le terre emerse sono il 30 per cento, le acque sono il restante 70 per cento: il cielo e lo spazio sono il 100 per cento. Oggi, uno strumento di difesa e sicurezza avanzato necessita di una forza aerea all'altezza. Una forza aerea efficace è materia complessa, non priva di costi, patrimonio di poche nazioni evolute, tra le quali c'è la nostra Italia.

In futuro, quel 100 per cento di cielo e di spazio che ci circonda sarà popolato da vari attori e l'Italia deve essere presente per la salvaguardia della propria sicurezza. In tale contesto, l'Aeronautica può fare la differenza tra una situazione difficile e un utilizzo sicuro del cielo e dello spazio.

Nella considerazione che il Parlamento è sempre il centro, il *focus* di tutte le attività di uno strumento come è quello militare, quindi anche dell'Aeronautica, vi ringrazio per l'attenzione e sono pronto per eventuali approfondimenti.

PRESIDENTE. Siamo noi, Generale, che la ringraziamo per la completezza, l'ampiezza e la profondità della sua esposizione, che consente alle Commissioni di avere un quadro di informazione molto utile e molto ampio.

Do ora la parola agli deputati e senatori che intendano intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

MASSIMO ARTINI. Ringrazio il Generale perché ha fornito veramente un'ampia panoramica con molti aspetti su cui discutere.

La mia domanda, molto semplice, parte da quanto Lei ha asserito in merito al fatto di non poter sviluppare certi strumenti come singolo Paese, ma necessariamente insieme ad altri Paesi. Personalmente, disporrei anche di alcune informazioni perché spesso sono notizie che si conoscono, ma di cui non si ha veramente contezza.

Mi chiedevo la ragione della scelta e se questa sia dovuta solamente al fatto che dobbiamo mantenere standard di *smart defense* con la NATO, di abbandonare completamente il progetto dei *Tornado*, a differenza di quanto stanno facendo Gran Bretagna e Germania. Mi risulta, infatti, che fin oltre il 2020 manterranno quel progetto, ammodernando gli apparecchi.

Inoltre, in merito alla eventuale scelta degli *F-35*, anche in seguito alle decisioni prese dal Parlamento, vorrei capire perché non approfondire piuttosto la nostra capacità tecnologica verso l'*Eurofighter*.

Spero non parlasse effettivamente di costruire fusoliere. Per quanto ne so, dovrebbe trattarsi di un assemblaggio della parte della fusoliera e solamente della costruzione di un'ala. Vorrei chiederle, poi, se sia stato valutato il *gap* di tecnologia e di capacità industriale che si poteva avere tra gli *Eurofighter* e gli *F-35*.

Inoltre, il Ministro, nella sua audizione, ha affermato che è in essere un contratto per tre *F-35*. So che non si tratta di apparecchi prototipi, ma che sarà un prodotto finale che dovrà essere aggiornato. Da alcuni comunicati del comando aeronautico degli Stati Uniti, risultano esserci stati ordinativi per quasi 500 milioni di euro per altra componentistica. Ovviamente, l'aereo non viene inviato come un pacchetto, per cui parliamo di componentistica di lungo termine e anche di accessori. Mi chiedo se effettivamente, come risulta dai comunicati, si trattasse di altri 4 aerei a decollo verticale e di altri 3 aerei a decollo convenzionale.

Infine, con riguardo ai *Tornado*, Lei diceva che abbiamo una flotta di 236 apparecchi: quanti di questi sono effettivamente operativi per la parte di polizia e di controllo dello spazio aereo? Quanti sono effettivamente utilizzati in altre operazioni non di pattugliamento, di controllo dello spazio?

CARLO GALLI. Signor Generale, la ringrazio molto della sua ampia esposizione e le rivolgerò tre brevi domande.

La prima riguarda quelli che Lei ha definito i *trend* rispetto ai quali l'Aeronautica militare deve attrezzarsi. Vorrei una spiegazione sul primo che, se non capisco male - non ho potuto avere il testo scritto - ha definito di sorpresa strategica. Mi piacerebbe sentire parlare di questo tema che, francamente, comprendo poco, mentre gli altri che Lei ha elencato hanno forse un qualche significato per me.

La seconda domanda è analoga a quella che Le è stata appena rivolta. Lei ha parlato in modo relativamente disteso degli *F-35*. Degli *Eurofighter* ci ha detto che sono dislocati a Grosseto, se ho ben capito, e basta. Avrei piacere di ricevere da parte

sua qualche delucidazione ulteriore rispetto a questo assetto e alle prospettive di una prosecuzione di questo programma.

Gradirei, inoltre, qualche notizia sugli *F-16* a nolo e sulla prospettiva del loro impiego.

SALVATORE CICU. Mi associo all'apprezzamento per la relazione del Generale Preziosa Anche perché ci ha dato la possibilità di comprendere meglio quale sia la dimensione che oggi la nostra Aeronautica, anche in prospettiva, si appresta ad assumere. Ci ha aiutato peraltro a realizzare la condizione, visto il tema attuale, di comprendere meglio la programmazione in termini sia di risorse finanziarie sia di efficienza.

Ho sentito di una riduzione assai notevole rispetto a quello che la nostra Aeronautica ha rappresentato in questi anni. Di questo, sinceramente, sono preoccupato. Come ho accennato nel mio recente intervento in Aula, credo che sia corretto, doveroso e legittimo che il Parlamento si preoccupi di fare valutazioni, approfondimenti e verifiche nella contestualità della crisi drammatica del Paese. Allo stesso tempo, credo, però, che oggi Lei ci abbia offerto spunti fondamentali e centrali per capire meglio quale ruolo ci apprestiamo ad assumere e con quali difficoltà.

Concludo rivolgendole due domande precise e veloci. Generale, esistono programmi di cooperazione, a livello europeo internazionale, per la condivisione delle strutture di addestramento dell'Aeronautica militare, in un'ottica sia di riduzione delle spese sia di miglioramento della funzionalità dell'addestramento? In quale misura si potrà coniugare l'esigenza di riduzione dello strumento militare con le particolari specificità dell'arma aerea?

MARCO MARCOLIN. Ringrazio il Generale Preziosa per l'illustrazione. Credo che, sentendo le sue parole, risulti evidente che l'impianto della legge Di Paola sia sicuramente da migliorare, perché la prospettiva è quella di un invecchiamento delle Forze armate, in generale, molto veloce.

Vorrei fare una battuta. Visto che abbiamo il 30 per cento di terra, il 70 per cento di acqua e il 100 per cento di aria, non capisco perché vedo solo divise bianche attorno al Ministro.

Venendo, invece, a una domanda, vorrei sapere perché, in relazione all'*F-35*, si parla sempre e solo di quanto si spende? Vorrei conoscere l'opinione del Generale sull'opportunità offerte dalla cooperazione e dalla ricerca militare al fine di un loro impiego nell'industria civile. In che modo l'*F-35* potrebbe rappresentare un viatico per portare un po' di ricerca, visto che siamo membri della NATO? Vorrei anche che fosse chiarita la posizione se vogliamo rimanere o meno membri della NATO.

ANGELO CERA. Ringrazio il Generale per la sua esaustiva relazione. Mi sarebbe piaciuto che tutto il Parlamento l'avesse ascoltata proprio per avere contezza di ciò che anche in queste ore stiamo dicendo e svolgendo.

Peraltro, sono e siamo convinti che quella senza una flotta aerea sia una Nazione che non dice nulla di importante. Dalla relazione appare evidente che siamo lontani rispetto a quanto rappresentavamo qualche anno addietro.

In questo momento di grande difficoltà economica, credo che, se riuscissimo a sviluppare sul territorio una doppia azione, anche di spinta economica, tenendo insieme gli aspetti militari e quelli civili, sarebbe sicuramente una benedizione.

Amendola è importantissima per la provincia di Foggia in quanto è strategica in una zona con un vastissimo territorio con turismo religioso, ambientale e balneare. Pur tuttavia, Foggia non ha un aeroporto. Le difficoltà ad avere un aeroporto civile sono sotto gli occhi di tutti, dal momento che tale possibilità è fallita.

Appare evidente, e lo abbiamo ascoltata da Lei, l'importanza di Amendola proprio perché è importante per la difesa. Ricordo che durante la guerra dei Balcani, alle sei di mattina partivano puntualmente gli aerei da Amendola e poi li vedevamo ritornare, sapore della foresta umbra, del

punto trigonometrico di punti *radar* della foresta umbra.

Generale, in un momento di grande difficoltà, cosa spinge le autorità militari, in particolare l'Aeronautica militare, a non far combaciare le due esigenze di sviluppare sullo stesso aeroporto, anche solamente per un periodo che va da aprile a settembre, sia il traffico militare sia quello civile, visto che in altre parti d'Italia ciò si è reso possibile?

PRESIDENTE. Bisognerebbe rivolgere domande di competenza del Generale.

ANGELO CERA. Ritengo che la competenza ci sia perché sicuramente le difficoltà nascono dal settore militare dell'Aeronautica, per cui mi rivolgo a loro. Se avessi avuto da chiedere altro, mi sarei rivolto altrove. Ne approfitto perché sono presenti oggi.

MAURO OTTOBRE. Anch'io mi associo ai ringraziamenti per il Generale Preziosa e per la sua relazione, che sicuramente a tanti di noi, in particolare a me, ha chiarito molti aspetti dell'Aeronautica. Mi sento, tuttavia, molto preoccupato perché, evidentemente, il settore dell'Aeronautica ha subito i tagli maggiori. Con una riduzione del 70 per cento, mi domando cosa rimarrà ancora di questo settore e anche della dignità di quest'eccellente servizio.

Vorrei anche chiederle se può specificare una volta di più - servirà anche al Parlamento visto che siamo in fase, come Lei sa, della discussione di una mozione che, per quanto mi riguarda, è più demagogia che contenuti di merito - in che modo generano PIL questi investimenti sull'*F-35*. In caso di uno stop, a quali danni andremo incontro?

Con un esempio demagogico, se si acquistano mille auto blu si tratta di una spesa che non genera PIL se non nell'immediato, ma senza effetti in futuro. Mi sembra di capire, invece, che con gli *F-35*, a fronte degli investimenti, si crei occupazione, risorse, innovazione e così via. Chiederei di sottolineare questi dati, che sono rilevanti per il Parlamento.

SERGIO DIVINA. Stiamo parlando di difesa aeronautica, ma ormai conosciamo il tema del giorno che è quello delle mozioni che sono state depositate. Se posso permettermi, a una facile controinformazione bisogna rispondere con una capillare informazione. È normale che in un momento di difficoltà del Paese vi sia un'opinione pubblica molto suggestionata o suggestionabile al fatto che certi importi possono essere investiti nei bisogni primari e che si giochi anche un po' sul populismo.

Stiamo affrontando programmi che hanno più di dieci anni. Dobbiamo fare una scelta: avere un'Aeronautica o non averla. Più che una domanda, è un invito. Se, però, decidiamo di avere un'Aeronautica, allora questa deve essere all'altezza delle collaborazioni e dei *partner*, visto che ormai si lavora sempre più in ambito interforze in un contesto internazionale. Abbiamo assistito a pochissimi convegni e conferenze dove si danno spiegazioni pulite su questo tipo di investimenti, su cosa vuol dire ammodernare la nostra Aeronautica, la nostra Marina.

Mi viene da suggerire, sostenendo la tesi che ho già consegnato su questo progetto, che ci si debba attrezzare non solo come strumento militare, ma come strumento di formazione. Diversamente, si rischia di soccombere. Vedo che forze politiche che erano molto decise sulla linea da tenere, in un momento di facile confusione o di opinione pubblica che va in un certo senso, si disorientano o fanno sì che il Parlamento rischi di buttare via un'occasione e di piegarsi a logiche che non sono per niente razionali.

PRESIDENTE. Do la parola al Generale Preziosa per consentirgli di replicare.

PASQUALE PREZIOSA, *Capo di stato maggiore dell'Aeronautica militare*. Sarò rapido. Se dovessi dimenticare qualcosa, scrivetemi e, perlomeno in un rapporto, risponderò.

Inizio dalla domanda dell'onorevole Artoni. La scelta della Gran Bretagna è uguale a quella italiana: *Eurofighter* per la difesa aerea e altro e *JSF*. Dico quello che

so e, per la parte inglese, sarebbe bene che fosse un inglese a spiegare. Le dico, quindi, ciò che so al meglio delle mie informazioni, che però sono abbastanza precise.

L'Inghilterra, soprattutto, da quanto mi dicono, ha un grande *appeal* industriale con la BAE, dislocata al 60 per cento in *link* con gli Stati Uniti e al 40 per cento nel Regno Unito. L'Italia ha un *grip* industriale più o meno equivalente, simile a quello del Regno Unito. Almeno, vedo che la parte industriale sta andando in questa direzione.

La Germania ha quasi 360 *Tornado*, una misura enorme. Ha la sua industria, ha un suo piano che sta svolgendo e prenderà sull'argomento delle decisioni in futuro. Adesso si è orientata su una macchina, l'Eurohawk, che mi sembra non sia andata molto bene, soprattutto sulla parte *patriot*, che sta emigrando probabilmente verso il MEADS.

Mi piace, però, collegare il tutto, senatore Divina, su questo argomento: i *think tank* in Italia sono pochi. Spesso, noi stessi siamo chiamati nei Paesi esteri a tenere conferenze. Ha ragione, quindi, che dobbiamo impegnarci di più nel dare informazioni. Vi riporto, però, quanto detto nel corso dell'ultimo seminario con gli epigoni di Jean Monnet a Pavia. C'erano ex commissari europei, cattedratici di Pavia, c'era il professor Velo, un importante personalità, che hanno affrontato questo tema.

Ne riporto le conclusioni. Per crescere, bisogna investire e gli investimenti vanno indirizzati sugli aggregatori più importanti. Se non ricordo male, secondo il professor Velo il MIUR, la ricerca, sono fondamentali perché presentano un aggregatore di PIL di oltre il 4 per cento. Il settore energia per l'Italia, avendo perso il chimico, è importante, perché aggrega molto. Il settore difesa, nelle sue varie componenti, aggrega molto. Sono questi i settori in cui oggi bisogna investire immediatamente per ottenere quei moltiplicatori.

Mi avete, però, chiesto anche della parte transcontinentale. Secondo i massimi esperti del settore, è finita un'altra rivoluzione industriale. La prima è stata

quella del raggiungimento della dimensione nazionale; la seconda quella della dimensione continentale. Il nuovo ciclo, al termine del quale ci troviamo, riprenderà quando le dimensioni saranno transcontinentali.

Sempre secondo gli esperti, se oggi costruiamo qualsiasi prodotto in una dimensione nazionale, sicuramente avremo problemi di concorrenza. In una dimensione continentale, potremmo riuscirci, ma siamo alla fine. Il problema adesso è che ci vuole un'economia di scala grande per via della concorrenza. Questi sono i nuovi *trend* che mi pare di aver compreso dagli esperti, sui quali si muoverà tutto quello che ci gira intorno.

È fondamentale, allora, oggi comprendere l'economia di scala. Non si possono più mettere a punto 50-60 macchine o 50-60 prodotti. È necessaria una base industriale transcontinentale, quindi degli accordi politici transcontinentali, un sistema bancario transcontinentale, con le stesse regole, e mettere a punto l'*intellectual property*, come gestirla, e quindi lo *sharing* di tecnologia necessario.

Questi sono i *trend* - noi non ci saremo, probabilmente, perché sono cicli molto più lunghi di noi - e ciò che ci aspettiamo in futuro. Nelle conferenze americane hanno preso subito a due mani questi concetti, che quindi ci ritorneranno, appunto, come concetti statunitensi.

Per quanto riguarda, il cambio di velivoli, i nostri sono ormai vecchi. Ricordo che nel 1971 entravo in Accademia e nel 1972 partecipai alla prima conferenza sul *Tornado*. Nel 1973 ci fu la crisi petrolifera. Non lo ricordo per la crisi petrolifera poiché ero troppo giovane, ma perché non andammo a fare la crociera prevista al terzo anno. Il nostro corso, che era chiamato Marte, ricevette, infatti, il *nickname* «Marte non parte» e quella è la ragione del mio ricordo.

Nel momento della crisi, dunque, si pensava all'investimento, che ci è tornato utile vent'anni dopo. Le prime operazioni con i *Tornado*, entrati in servizio negli anni Ottanta, sono avvenute negli anni Novanta. La proiezione, dunque, è sempre

a vent'anni e adesso dobbiamo proiettarci di qui a vent'anni. Parliamo solo di pianificazione e progettualità.

La sostituzione delle macchine avviene nell'ambito delle risorse assegnate dal Parlamento e dal Governo ogni anno, quindi nell'ambito del *budget* difesa, ed è una pianificazione iniziata qualche anno fa. Conoscete tutti i passaggi parlamentari, necessari per tutti i programmi.

Il 18 luglio c'è il taglio del nastro per l'assemblaggio del primo velivolo presso Cameri, ma per assemblare il velivolo, i pezzi necessari che giungeranno a Cameri sono stati costruiti quattro, tre, due anni fa. Naturalmente, alcuni pezzi pronti, nel senso che il rateo di produzione non impiega molto tempo, saranno prodotti tra un mese e saranno disponibili.

Nella logica transnazionale che richiamo, quello oggi in vigore non è il tipo di contratto dei nostri tempi, in cui, seduti dal notaio, si contrattava tra due, quattro, cinque, ma funziona così. Il Paese comunica le esigenze. Nel 2009, furono stabilite secondo i processi parlamentari e governativi certe esigenze e furono anche date le indicazioni delle annualità, si iniziò a costruire i pezzi per assemblare, sin dal 2009, questo velivolo che sarà adesso assemblato qui nel 2013.

Ogni nazione ha preso il proprio impegno. Non accade che si consegna il velivolo e si paghi. Si paga a stadi di avanzamento. Nella contrattualistica internazionale, c'è il 15 per cento per fare iniziare la costruzione, per esempio, della fusoliera, il 45 per cento per la parte avionica. Sono quote annuali e si riferiscono a più velivoli, non solo a quelli materialmente consegnati. Esiste la progettualità, quindi immaginate la complessità di questo settore.

Abbiamo utilizzato i *Tornado* come componente da difesa avanzata, da combattimento come gli *AMX*; abbiamo utilizzati gli *Eurofighter* come previsto, cioè per la difesa aerea. In effetti, l'*Eurofighter* è un velivolo molto adatto al combattimento verso altri velivoli; il *JSF* ha altre caratteristiche. Come le posate, uno è una forchetta, l'altro è un coltello. Per carità,

qualche volta si può fare con la forchetta quello che si deve fare con un coltello, ma non viene bene, sono due cose separate.

Quanto al *trend* sorpresa strategica, onorevole Galli, il mondo è complesso, banale, vulnerabile e pericoloso. Avete sentito del C-130 colpito in Afghanistan. A bordo forse era seduto qualcuno, sarà stata forata la fusoliera. In questi Paesi, il livello di instabilità e di violenza che si osserva all'esterno è elevatissimo. È stato osservato che l'espressione « sorpresa strategica » sembra importante, ma può essere anche vuota.

Degli ultimi vent'anni nessuno ha mai previsto o aveva previsto per forma e ampiezza quello che è accaduto: il muro di Berlino, la Tunisia e via elencando. Io stesso ero in Tunisia esattamente un mese e mezzo prima per una vacanza. Lì venni in contatto con il Capo di stato maggiore dell'Aeronautica, che non mi disse nulla. Neanche l'uomo del taxi, che mi portava in giro tutti i giorni e mi ha fatto anche da Cicerone, mi aveva segnalato qualcosa. Quando ho incontrato il Capo di stato maggiore dell'Aeronautica, adesso in altra funzione, un mese fa, gli ho chiesto come fosse possibile che non mi avesse segnalato niente. Mi ha risposto che era stato sorpreso a sua volta.

Questi eventi hanno evidenziato la fragilità del mondo e di tutte le strutture che ci circondano. Queste sembrano solide, ma a un certo punto collassano e questa è la sorpresa strategica che stiamo oggi fronteggiando. Ecco perché, come il chirurgo al pronto soccorso, dobbiamo disporre di tutti i mezzi, grandi e piccoli, per intervenire immediatamente cercando di porre rimedio a quello che succede, che sorprenderà, per poi aumentare, eventualmente, il resto delle dotazioni.

Non abbiamo più gli F-16. L'*Eurofighter* non è solo a Grosseto, ma anche presso Gioia del Colle. Abbiamo mandato

una buona consistenza anche su Trapani perché quella è un'area un po' particolare. Con questi Paesi, comunque, ci stiamo sforzando per delle esercitazioni insieme. Alla Tunisia proporrò esercitazioni di difesa aerea tipo *Renegade*, importante per noi e su cui poniamo la massima attenzione.

L'addestramento comune con l'Europa è in vigore. Faremo quello con Austria, Svizzera, Germania e Francia. Un velivolo simulerà il *Renegade*, ma sarà rifornito in volo e ingaggiato dai nostri velivoli come *Renegade*, in tutto e per tutto, per creare quella solidità europea di gestione di questi aspetti che non sono NATO, ma di singole Nazioni che devono avere una visione europea.

PRESIDENTE. Ringrazio molto il Generale Preziosa. Come ha visto, i colleghi delle due Commissioni seguono sempre con competenza, attenzione e molto riguardo e rispetto per il loro lavoro e rappresentati delle Forze armate e dell'Aeronautica.

La ringrazio per la disponibilità, la completezza e l'eshaustività della sua audizione. Ricordo ai colleghi della Camera che stanno per aver luogo votazioni e che il ciclo di audizioni continuerà la prossima settimana.

Ringraziando ancora il Generale Preziosa e tutti quanti sono intervenuti oggi, dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 16.

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

DOTT. VALENTINO FRANCONI

Licenziato per la stampa
il 12 settembre 2013.

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

