



Federazione Lavoratori Pubblici e Funzioni Pubbliche

# FLP DIFESA

## Coordinamento Nazionale



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

### NOTIZIARIO n. 157 del 3.12.2008

IN COMMISSIONE DIFESA DEL SENATO, DOPO I PRECEDENTI INTERVENTI DEL CAPO DI SMD E DEL CAPO DI SME

## L'AUDIZIONE DEL CAPO DI SMM

Mercoledì 18 u.s., nella IV<sup>a</sup> Commissione Difesa del Senato, si è avuta l'audizione del Capo di Stato Maggiore della Marina, amm. Sq. Paolo La Rosa.

Dopo aver ricordato i compiti istituzionali della Marina e accennato all'attuale quadro di situazione internazionale, l'amm. La Rosa ha parlato della situazione che riguarda il personale e i siti della Marina.

Per quanto attiene alla componente civile, il Capo di SMM ha detto che essa *"costituisce circa un quarto del personale della Marina, risente dell'impovertimento che affligge l'intera Difesa per il blocco delle assunzioni nel pubblico impiego. I pochi nuovi ingressi sono del tutto insufficienti a ripianare le carenze che si aggirano intorno al 19 per cento complessivo, con punte del 56 per cento nella 3<sup>a</sup> area del personale con funzioni direttive o ad elevato contenuto specialistico. Questa significativa carenza, rispetto alla dotazione organica di riferimento di 13.684 unità"*, ha proseguito il capo di SMM, obbliga paradossalmente a impiegare personale militare *"in posizioni dell'area tecnico-amministrativa lasciate vuote dal personale civile"*. D'altra parte, *"il personale civile è depositario di professionalità specifiche in molteplici settori, quali le lavorazioni arsenali, i collaudi, la cartografia nautica, l'idrografia, i servizi portuali, la sperimentazione tecnico-operativa e le attività logistico amministrative, nei quali assicura quella continuità difficilmente ottenibile con il personale militare"*. L'amm. La Rosa ha quindi ricordato come *"l'efficienza operativa della flotta è direttamente connessa con l'attività svolta dagli arsenali, che rappresentano una risorsa strategica nonché un importante elemento di integrazione della Forza armata con il tessuto sociale ed economico di specifiche aree del Paese, ed ha quindi segnalato come la situazione del settore del supporto logistico, ed in particolare degli arsenali, è particolarmente problematica. Le attività svolte negli ultimi anni discendono dalla cosiddetta riforma "Andreatta Saragoza" (di cui al decreto legislativo n. 459 del 1997), che si proponeva di ristrutturare gli stabilimenti secondo un'ottica industriale. Tale riforma non ha tuttavia mai trovato compiuta attuazione, per la carenza di professionalità e per la vetustà delle infrastrutture interessate, unitamente alla carenza di risorse"*.

L'amm. La Rosa ha poi ricordato come, in considerazione dei gravi problemi esistenti, più recentemente si è proceduto alla *"nomina di un gruppo di lavoro interforze nel marzo 2007, e successivamente quella di un comitato nel settembre 2007, con l'obiettivo di ricercare le opportune soluzioni fino al livello di piani industriali. In parallelo ed in sintonia con tale attività, a partire dal 2007, la Marina ha predisposto un ulteriore piano infrastrutturale, denominato "Piano Brin", che rivisita i piani infrastrutturali in ragione dell'adeguamento per la sicurezza e della ristrutturazione di infrastrutture"*.

Nel ricordare ai colleghi come le OO.SS. non sono state ancora informate in merito alle risultanze del lavoro del Comitato nominato a settembre 2007 (CAID) e alle conseguenti scelte politiche, ci sembra di poter dire con molta franchezza che l'intervento del Capo di SMM ci è apparso un po' sottotraccia rispetto alla complessità dei problemi esistenti e alle preoccupanti prospettive connesse ai pesanti tagli disposti dal D.L. 112. Dopo il "grido di dolore" lanciato in analoga circostanza dal Capo di SMD (vds. Notiziario n. 108/2008) e dal Capo di SME (vds. Notiziario n. 144/2008), ci aspettavamo qualcosa di più!

In allegato, il testo integrale del resoconto parlamentare dell' audizione dell'amm sq. La Rosa.

Fraterni saluti.

IL COORDINATORE GENERALE FLP DIFESA  
(Giancarlo PITTELLI)

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

MARTEDÌ 18 NOVEMBRE 2008

**29<sup>a</sup> Seduta**

*Presidenza del Presidente*

CANTONI

*Interviene, ai sensi dell'articolo 47 del Regolamento, il Capo di Stato maggiore della Marina militare, ammiraglio di squadra Paolo La Rosa, accompagnato dal capitano di vascello Aurelio De Carolis e dal capitano di corvetta Andrea Ventura.*

*La seduta inizia alle ore 15,05.*

### **SULLA PUBBLICITÀ DEI LAVORI**

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

Poiché non vi sono osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

### **AFFARE ASSEGNATO**

#### **Assetto organizzativo della componente tecnico-operativa della Difesa: audizione del Capo di Stato maggiore della Marina militare (n. 34)**

Riprende l'esame dell'affare assegnato, sospeso nella seduta pomeridiana del 6 novembre scorso.

Il presidente CANTONI ringrazia il Capo di Stato maggiore della Marina militare della disponibilità.

Esprime quindi, a nome della Commissione, vivo apprezzamento per la professionalità con la quale la Marina militare fa fronte ai suoi compiti a servizio del Paese, professionalità della quale ha avuto nei giorni scorsi una ulteriore, eloquente riprova, insieme ad una delegazione di senatori della Commissione, in occasione della visita alla nave Cavour, durante la quale si è avuta l'opportunità di assistere ad alcune dimostrazioni dei sistemi d'arma imbarcati su tale portaerei (in particolare, decolli in serie, con varie tipologie di manovra, di aerei Harrier B-plus).

Dà quindi la parola al Capo di Stato maggiore della Marina militare.

L'ammiraglio di squadra LA ROSA ringrazia innanzitutto la Commissione per l'attenzione nei confronti della Marina, dimostrata nel corso delle recenti visite alla sede del Comando della Squadra, a bordo del Cigala Fulgosi nelle acque del Libano e poi a bordo di Nave Cavour.

Riepiloga quindi i compiti della Marina discendenti da numerose fonti normative, che si possono riassumere primariamente nei compiti di approntamento ed impiego del

dispositivo per la difesa marittima del territorio e delle relative linee di comunicazione. Oltre al compito primario della difesa dello Stato, al contributo alle operazioni di pace ed alla salvaguardia delle libere istituzioni, la Marina deve garantire la sicurezza delle attività marittime della Nazione e del sistema di alleanze di cui il Paese fa parte, assicurare il rispetto della legalità sui mari e la protezione degli interessi vitali del Paese. Rileva inoltre l'attuale spostamento del centro di gravità geopolitico ed economico mondiale verso l'ambiente marittimo, reso evidente dalla crescente concentrazione demografica nelle aree costiere e dalla conseguente valenza dei mari per influenzare gli eventi che si svolgono su terra e l'aumento della dipendenza dell'economia globale dal libero utilizzo delle vie di comunicazione marittime, da cui risulta che la stabilità dell'ambiente marittimo rappresenta un presupposto indispensabile per la sicurezza e lo sviluppo, particolarmente per l'area mediterranea, feconda di opportunità di crescita, ma anche particolarmente esposta ai rischi di instabilità.

Prosegue osservando che l'importanza e la criticità della sicurezza marittima derivano dalla natura fisica e giuridica degli spazi marittimi, caratterizzati da una rete globale di flussi, economici, strategici e culturali, che accrescono i legami fra le nazioni e fanno il mondo più piccolo e più interdipendente. L'area geografica vitale dell'Italia oltrepassa i limiti fisici rappresentati dallo Stretto di Gibilterra e dal canale di Suez ed è meglio rappresentata dal concetto di "Mediterraneo allargato", che si estende dagli approcci atlantici nordafricani e al Mar Nero alla Penisola Arabica ed al Golfo Persico. La globalizzazione, con la riduzione dei costi dei trasporti e delle comunicazioni, l'abbattimento delle barriere alla circolazione di beni, servizi, capitali, conoscenze e persone, la diffusione di tecnologie sempre più spinte ed accessibili a tutti, se da un lato enfatizzano l'interazione tra le sfere positive della nostra civiltà, dall'altro accentuano i rischi alla sua stabilità e le minacce alla pace. Di tali rischi, di cui il terrorismo rappresenta un catalizzatore e un moltiplicatore, ricorda la proliferazione delle armi di distruzione di massa, le aggressioni etniche, i conflitti a bassa intensità, il traffico degli stupefacenti, i flussi migratori incontrollati, i disastri ecologici, la criminalità organizzata e la pirateria, i quali costituiscono fenomeni fra loro non disgiunti. Mette poi in evidenza che esse sono le espressioni più evidenti sul mare delle cosiddette "sfide asimmetriche", minacce non facilmente identificabili e prevedibili, in un contesto dinamico e complesso. Una preventiva ed efficace gestione di tali rischi ed il contrasto di tali minacce si può ottenere attraverso l'esercizio di una presenza costante sul mare e con capacità d'intervento dal mare su terra, nel rispetto di una delicata logica di bilanciamento tra le esigenze di sicurezza e di salvaguardia della libertà dei mari.

Rimarca poi che in Italia si manifesta un forte rapporto simbiotico tra marittimità, Marina militare e fattori di pace e progresso. Infatti, con i suoi 8.000 chilometri di coste, con una straordinaria dipendenza dal trasporto via mare (sia di beni primari sia di risorse energetiche) l'Italia ha una strutturale connotazione marittima, nella quale il correlato sistema di sicurezza assegna, di fatto ed *ex lege*, alla Marina l'essenziale funzione di proteggere spazi ed interessi e prevenire le situazioni d'instabilità. All'interno del concetto strategico della Difesa, l'aggiornata visione operativa della Marina focalizza due concetti fondanti, secondo un approccio coerente con il pensiero marittimo contemporaneo: il primo riferito all'esercizio di una sorveglianza integrata, da realizzare attraverso un approccio inter-ministeriale e inter-agenzia; il secondo riferito alla proiezione di capacità sul mare e dal mare su terra, assicurando allo strumento militare la possibilità di intervenire con i mezzi più opportuni, ove necessario ed in tempi adeguati, in continuità con alcuni storici ruoli delle marine, quali il "controllo del mare", il "braccio lungo", la "proiezione di potenza", la "forza abilitante", la "diplomazia navale", adeguati agli attuali scenari, centrati sulle operazioni di risposta alle crisi, nonché sulle

operazioni di pace, sugli interventi di assistenza, soccorso ed evacuazione e su quelli di concorso in caso di calamità naturali. La capacità di assolvere a così diverse missioni, anche in chiave interforze, viene esaltata dalle peculiari caratteristiche dello strumento navale: la versatilità strategica, la flessibilità operativa e l'autonomia logistica.

In riferimento alle scelte internazionali dell'Italia, l'ammiraglio di squadra La Rosa osserva che la Marina è stata chiamata in questi anni ad una forte intensificazione dei suoi impegni, interoperando con le altre Forze armate e altre marine. Il teatro operativo è il mare, mentre costante è l'impegno dei marinai, mediamente 1.300 al giorno in operazioni reali. Nel soffermarsi sulle attività della Marina, ricorda la vigilanza pesca, per contrastare lo sfruttamento illegale delle risorse marine e supportare i pescherecci nazionali, iniziata nel 1957, che nel 2007 ha richiesto il 14 per cento delle ore di moto complessive, con una presenza continuativa di almeno una nave nel Canale di Sicilia e meno intensamente nel Mar Adriatico, nonché il controllo dei flussi migratori, in applicazione della legge "Bossi-Fini", per cui la Marina ha la responsabilità del coordinamento delle Forze di polizia oltre le 24 miglia dalla linea di base, che comporta il 20 per cento delle ore di moto della Squadra navale e l'85 per cento delle ore di volo dei velivoli da pattugliamento marittimo. La Marina è inoltre impegnata in altri teatri operativi: nel Mediterraneo, nell'operazione antiterrorismo della NATO *Active Endeavour*; nel Sinai, con l'MFO (*Multinational force of observers*) che, in seguito agli accordi di Camp David, dal 1982, impegna tre pattugliatori e circa ottanta uomini; in Afghanistan, con componenti elicotteristiche, forze speciali ed anfibia; in Georgia, nel Libano e in Albania.

Dopo aver ricordato l'impegno nelle operazioni "strade pulite" e "strade sicure", con circa trecento fucilieri di Marina, fa presente che senza soluzione di continuità si svolge l'attività nell'ambito di gruppi navali permanentemente assegnati alla NATO, quali la Forza navale permanente (*Standing NATO Maritime Group 2*), attualmente al comando di un ammiraglio italiano, in operazioni di scorta a favore del *World Food Program* nel Corno d'Africa, la Forza permanente di Contromisure mine (*Standing NATO Maritime Counter Measure Group 2*), di cui la Marina assumerà il comando nel 2009 e le forze certificate ad elevata prontezza, cui la Marina contribuirà l'anno prossimo, tra l'altro, con il Comando Italiano delle Forze marittime, denominato COMITMARFOR. In ambito europeo la Marina partecipa invece alla EUROMARFOR, Forza Marittima Multinazionale (francese, italiana, portoghese e spagnola) per operazioni di presenza e sorveglianza, sotto il comando italiano per un periodo di due anni dal settembre 2007 e alla SIAF/SILF, Forza Anfibia italo-spagnola attivabile su chiamata, attualmente sotto comando italiano. Il complesso di queste operazioni ha messo in luce l'efficienza, la preparazione e la flessibilità del nostro strumento navale e di tutto il supporto tecnico e logistico, consolidandone l'esperienza internazionale e confermandone la validità anche a confronto con le marine più avanzate del mondo. Rileva poi l'attività di cooperazione bilaterale e multilaterale, che vede la Marina svolgere un riconosciuto ruolo trainante e propositivo, osservando come con la fine della contrapposizione tra i blocchi e l'emergere delle nuove minacce la cooperazione internazionale e il dialogo siano diventati un binomio strategico che consente l'uso sinergico degli assetti e delle risorse dei diversi paesi. In tale quadro di sviluppo della reciproca conoscenza e fiducia rientrano le attività della Centrale di controllo del traffico marittimo regionale, denominato V-RMTC (*Virtual Regional Maritime Traffic Centre*) e il progetto di un Dispositivo Interministeriale Integrato di Sorveglianza Marittima – DIISM. Il V-RMTC, sistema informatico sviluppato dalla Marina, ha fatto compiere un vero e proprio salto di qualità alla cooperazione operativa multinazionale: ciascun paese partecipante inserisce nel sistema i propri dati informativi sul traffico mercantile e ne riceve una

rappresentazione aggiornata e condivisa da tutti, mentre in ambito nazionale il V-RMTC entra nel progetto DIISM, di integrazione di tutte le fonti di informazioni delle varie agenzie interessate presso un'unica centrale di sorveglianza, ubicata nella sede del Comando della Squadra Navale. In un'ottica di miglioramento dell'organizzazione dello strumento aeronavale, fa presente come si stiano perseguendo alcuni obiettivi di medio-lungo termine, in coerenza con i tempi di realizzazione di mezzi complessi, di adeguamento delle strutture, di preparazione del personale. Quanto al primo aspetto, nell'ambito delle competenze di individuazione delle componenti dello strumento, vengono portati avanti programmi di studio dei sistemi d'arma, materiali e supporto logistico, in un contesto di cooperazione internazionale che consente di realizzare un miglioramento del livello tecnologico, a maggior protezione del personale impiegato ed a vantaggio dell'efficacia operativa, ed agevola il contenimento dei costi. In tale quadro si inseriscono i maggiori programmi di ammodernamento dello strumento aeronavale, che consentono una migliore chiave di lettura dell'evoluzione, per tipologia e consistenza, delle varie linee operative dai primi anni 2000 al prossimo futuro. L'obiettivo minimo è quello di mantenere un livello quantitativo della Flotta al di sopra di quello che la priverebbe di ogni efficacia e significato. Ciò presuppone una programmazione lungimirante: occorrono sette-otto anni e si devono evitare soluzioni di continuità tra le navi radiate e quelle destinate a sostituirle. Dal punto di vista qualitativo, la risposta migliore non può che essere uno strumento bilanciato nelle sue componenti e finanziariamente sostenibile.

Per quanto riguarda la struttura organizzativa, rileva come da diversi anni la Marina abbia attuato trasformazioni possibili e necessarie, adottato strutture moderne e tecniche di gestione avanzate, rimodulato le componenti operative e di vertice, logistiche, formative, territoriali, tenendo conto della riduzione dei livelli organici, soppresso le strutture non più rispondenti alle vigenti necessità, ridefinito le strutture e le funzioni di comandi ed enti, con l'obiettivo di recuperare risorse a vantaggio della funzione operativa e realizzando un miglior rapporto costo-efficacia. Sottolinea quindi l'intenzione di proseguire nella direzione di un cambiamento funzionale alle nuove esigenze.

L'ammiraglio di squadra La Rosa rileva poi come la catena di comando appaia funzionale agli obiettivi della Forza armata. Specifica che la struttura si compone di un'area centrale, un'organizzazione delle forze operative e un'organizzazione periferica. L'area centrale si impernia sullo Stato maggiore, nel cui ambito rientrano gli organi centrali e gli Ispettorati: Logistico e dei fari, delle Scuole e della Sanità, cui fanno capo importanti funzioni tecniche e di supporto. Il Comando della Squadra Navale ha alle dipendenze una serie di comandi, in cui è inquadrata tutta la componente aeronavale ed anfibia. All'area operativa appartengono anche il COMSUBIN e l'Istituto Idrografico, che dipendono direttamente dallo Stato Maggiore. Ai Comandi periferici sono affidati compiti operativi, tecnici e di supporto alla componente navale ed operativa, oltre alle funzioni del settore logistico, amministrativo, operativo, nonché quelle di controllo e di presidio dei comandi ed enti compresi nelle rispettive giurisdizioni e delle unità navali poste permanentemente o temporaneamente alle loro dipendenze.

Le basi operative, logistiche e di supporto sono concentrate su tre poli: Taranto Grottaglie-Brindisi, La Spezia-Luni ed Augusta-Catania, ove sono ripartite le forze aeronavali e le principali basi di supporto operativo, quali le strutture di comando e controllo, le stazioni navali e quelle aeromobili, gli arsenali, i depositi combustibili e munizioni, le strutture addestrative, formative e sanitarie e le sistemazioni alloggiative. La ristrutturazione e semplificazione dell'intera organizzazione si è concretizzata nella soppressione e nella sostanziale e riduttiva riorganizzazione rispettivamente di ventisette

comandi e sessanta enti. Di notevole portata, ed anche dolorose, sono state la chiusura di basi navali storiche come quelle di Napoli, La Maddalena e Messina e le soppressioni del Dipartimento di Napoli e della quasi totalità, a parte Brindisi, dei Comandi Marina locali. Significativo l'abbandono dei due Arsenali di Messina e La Maddalena e dello Stabilimento cordami di Castellamare di Stabia, la cui gestione è stata affidata all'Agenzia Industrie Difesa. Non secondaria, anche se forse non pienamente compiuta, la riorganizzazione degli assetti sanitari in chiave interforze, con la costituzione del Centro Ospedaliero Militare di Taranto.

Nell'affrontare il tema del personale, l'ammiraglio La Rosa ne conferma la considerazione quale risorsa primaria. Il modello di riferimento per l'alimentazione dei ruoli resta quello professionale, che prevede la riduzione degli organici complessivi a 34.000 unità entro il primo gennaio 2021. Di fatto, tale obiettivo numerico complessivo è già stato raggiunto: la Marina è passata dalle 42.891 unità del 1995 alle 33.213 del 2008. Il problema del forte esubero nel ruolo marescialli, verificatosi in seguito ai reclutamenti effettuati prima della riforma dei ruoli non direttivi dello scorso decennio, è stato affrontato limitando i reclutamenti sotto il minimo fisiologico, ma per eliminare lo squilibrio funzionale ed anagrafico e gestire in modo ottimale il transitorio sono necessari provvedimenti legislativi, amministrativi e di impiego. Inoltre, la contrazione del personale autorizzato in forza bilanciata e la congiuntura finanziaria hanno complessivamente imposto la revisione dell'organizzazione e della gestione del personale e la riduzione dei reclutamenti. In particolare, a partire dal 2007, è stato necessario rinunciare a rafforzare il personale in ferma prefissata e in ferma breve, con il risultato di perdere personale ben addestrato e di frustrare le aspettative dei singoli, ridurre il numero degli incorporamenti dei volontari in ferma prefissata di un anno rispetto alle 1.800 unità ritenute livello minimo per sostenere le attuali esigenze di impiego, azzerare il reclutamento degli ufficiali ausiliari in ferma prefissata, a fronte di un'esigenza di impiego consolidata pari a 450 unità, continuare ad alimentare in forma ridotta il ruolo marescialli.

Quanto alla consistenza organica degli ufficiali, è stato riconosciuto dal legislatore un incremento, sia pure limitato, da 4.150 a 4.500 unità, con ciò recependo la specificità della Marina. Non essendo verosimile un massiccio aumento dei reclutamenti, sono allo studio alcune soluzioni per il breve-medio termine, tra cui: l'incremento dei richiami in servizio degli ufficiali delle forze di completamento; il consolidamento della tendenza di affidare ai marescialli alcune funzioni a livello di ufficiale, con ricadute positive anche sul piano motivazionale; l'incremento della flessibilità di impiego degli ufficiali del ruolo normale, non scartando la ripresa dell'ipotesi del "corpo unico", che superi la rigida compartimentazione definita dal legislatore nel 1926 e rimasta di fatto inalterata fino ai giorni nostri.

Prosegue osservando che l'ingresso del personale femminile è stato graduale, cominciando dai ruoli degli ufficiali, per passare poi a quello dei marescialli ed infine alla truppa. Tale criterio è derivato dalla necessità di disporre, sin dall'inizio, di personale femminile di "inquadramento" e di "riferimento" nei ruoli sovraordinati, quale presupposto per un ottimale inserimento delle donne negli altri ruoli. Sebbene siano trascorsi soltanto sette anni, la percentuale di presenza del personale femminile (circa il 4,3 per cento) è già in linea con quella di altre marine con più lunga esperienza in proposito. A tale riguardo è considerata imprescindibile la parità fra uomo e donna, sia nell'accesso alla professione militare che nella successiva progressione di carriera, attraverso una totale identità dei criteri di formazione ed impiego, con l'eccezione delle componenti Sommergibili e Forze speciali che, per motivi contingenti, rimangono appannaggio maschile.

Il personale civile, che costituisce circa un quarto del personale della Marina, risente dell'impovertimento che affligge l'intera Difesa per il blocco delle assunzioni nel pubblico impiego. I pochi nuovi ingressi sono del tutto insufficienti a ripianare le carenze che si aggirano intorno al 19 per cento complessivo, con punte del 56 per cento nella 3<sup>a</sup> area del personale con funzioni direttive o ad elevato contenuto specialistico. Questa significativa carenza, rispetto alla dotazione organica di riferimento di 13.684 unità, è acuita da una distribuzione non omogenea sul territorio, con esuberi nelle sedi dove la Marina ha ridotto la propria presenza. Tali squilibri inibiscono la strategia di impiego auspicata di recuperare personale militare dal settore del supporto, per destinarlo ai prioritari compiti operativi, costringendo paradossalmente ad impiegarlo in posizioni dell'area tecnico-amministrativa lasciate vuote dal personale civile. D'altra parte, il personale civile è depositario di professionalità specifiche in molteplici settori - quali le lavorazioni arsenali, i collaudi, la cartografia nautica, l'idrografia, i servizi portuali, la sperimentazione tecnico-operativa e le attività logistico amministrative - nei quali assicura quella continuità che è difficilmente ottenibile con il personale militare. L'attenzione al personale tende inoltre a rafforzare sempre più il senso di appartenenza, la coesione e lo spirito di corpo, patrimonio da sempre della Marina, ma anche indispensabile corollario della professionalizzazione. Sono, in particolare, proseguite le iniziative idonee ad assicurare una condizione coerente con l'impegno, la disponibilità e la mobilità, come quelle tese a fronteggiare il fenomeno del pendolarismo e la carenza di alloggi, fonti di oggettivi disagi con evidenti ricadute sulla qualità della vita e sul morale. Il pendolarismo caratterizza la condizione del marinaio durante le diverse fasi della vita professionale, a partire dai primi dieci-quindici anni d'imbarco, implicito nello *status* del professionista del mare nonché obbligo giuridico, che di fatto vincola l'impiego presso le basi navali. L'estrema esiguità delle sedi di lavoro e la forte concentrazione a favore del Sud del paese determinano una prevalente richiesta d'impiego in Puglia ed in Sicilia, a scapito di La Spezia e soprattutto di Roma, caratterizzata da una situazione alloggiativa molto critica e da elevati costi di affitto ed acquisto degli immobili. Tale situazione, destinata a non migliorare nel breve termine e difficilmente sostenibile nel lungo periodo, ha portato recentemente all'avvio di una specifica revisione della struttura organizzativa, finalizzata a decongestionare le aree ove è prevalente il disagio abitativo e a ridurre le spese per trasferimenti di autorità, attraverso un processo di verifica della possibilità di perseguire una politica innovativa consistente nel valorizzare le sedi dove sono presenti le risorse umane, logistiche, infrastrutturali e telematiche, anche per scongiurare l'eventualità di sottoimpiego del personale, non sostenibile alla luce degli organici ridotti, o di una ulteriore marginalizzazione geografica della Forza armata, con l'abbandono di sedi in cui la presenza della Marina è storica ed importante.

Quanto al comparto tecnico-operativo, nota che il supporto logistico alle unità navali è essenzialmente basato sull'area dell'ispettorato logistico, che ha alle sue dipendenze gli arsenali, il Centro interforze di munizionamento avanzato, il Centro di gestione delle scorte ed il Centro di sperimentazione e supporto navale. L'efficienza operativa della flotta è direttamente connessa con l'attività svolta dagli arsenali, che rappresentano una risorsa strategica nonché un importante elemento di integrazione della Forza armata con il tessuto sociale ed economico di specifiche aree del Paese. Nella base di Taranto trova sede l'arsenale di maggiori dimensioni che, con la propria sezione staccata per il supporto diretto di Brindisi, opera da polo manutentivo principale per le unità di base nelle due sedi. A La Spezia, trova sede un arsenale con notevole valenza infrastrutturale, per la presenza di bacini di carenamento, e strategica posizione geografica, per la vicinanza con i principali impianti industriali fornitori della Marina. Ad Aulla è situato il

Centro interforze di munizionamento avanzato, preposto alle lavorazioni, in ambito interforze, di munizionamento missilistico o particolarmente sofisticato. L'arsenale di Augusta ha minori dimensioni, ma forte vocazione operativa, per la presenza nella sede del Comando Forze di pattugliamento. La situazione del settore del supporto logistico, ed in particolare degli arsenali, è particolarmente problematica. Le attività svolte negli ultimi anni discendono dalla cosiddetta riforma "Andreatta Saragoza" (di cui al decreto legislativo n. 459 del 1997), che si proponeva di ristrutturare gli stabilimenti secondo un'ottica industriale. Tale riforma non ha tuttavia mai trovato compiuta attuazione, per la carenza di professionalità e per la vetustà delle infrastrutture interessate, unitamente alla carenza di risorse. Peraltro, il quadro tecnico-industriale complessivo, sia nazionale che internazionale, si è fortemente modificato, in conseguenza dell'evoluzione tecnologica dei sistemi, del maggior coinvolgimento dell'industria privata nel supporto logistico, del nuovo orientamento ad acquisire nuove tipologie di prestazioni. Dal 2006 è stata intrapresa una serie di azioni mirate a dare efficienza agli arsenali. Ne è scaturita la nomina di un gruppo di lavoro interforze nel marzo 2007, e successivamente quella di un comitato nel settembre 2007, con l'obiettivo di ricercare le opportune soluzioni fino al livello di piani industriali. In parallelo ed in sintonia con tale attività, a partire dal 2007, la Marina ha predisposto un ulteriore piano infrastrutturale, denominato "Piano Brin", che rivisita i piani infrastrutturali in ragione dell'adeguamento per la sicurezza e della ristrutturazione delle infrastrutture. Il Piano si prefigge un razionale accorpamento delle lavorazioni omogenee in officine polifunzionali, con lo scopo di ottenere minori costi di mantenimento e di gestione e di concentrare le attività sul core business delle manutenzioni navali. Esso, di durata sessennale (2008-2013), tiene conto del "fondo per la ristrutturazione/ammodernamento degli arsenali e degli stabilimenti di lavoro", istituito con la legge finanziaria 2007 ed alimentato negli anni 2007-2008 con 20 milioni di euro. Rispetto alle lavorazioni arsenalizie la Marina ha in corso un'attività di razionalizzazione e ottimizzazione della propria struttura di supporto operativo alle unità navali, con la definizione delle funzioni strategiche che devono essere svolte all'interno e che costituiranno il dimensionamento minimo della struttura *in house*. Per le attività per le quali verrà invece prevista l'esternalizzazione parziale o totale in relazione all'entità numerica del personale presente in organico.

Nel riferirsi alla questione della bonifica dall'amianto delle unità navali e dei luoghi di lavoro dove ancora si trovano strutture realizzate in eternit, osserva che non esiste alcuna forma risarcitoria per le vittime dell'amianto, mentre i vertici della Forza armata degli ultimi trenta anni sono coinvolti in procedimenti giudiziari presso diverse procure per non aver adottato misure di prevenzione nei confronti del personale imbarcato sulle unità navali, dove sino al 1992 l'amianto era massivamente impiegato, non essendone nota la pericolosità.

Rispetto alle infrastrutture nota essere in atto una significativa rivisitazione con il criterio di conservare le strutture più idonee alle esigenze, in termini di dislocazione e di numero, e di procedere alla dismissione di quelle esuberanti, secondo gli obiettivi delle leggi finanziarie 2007 e 2008, che prevedevano la predisposizione di quattro "pacchetti" di immobili, per un valore ciascuno di 1.000 milioni di euro, da valorizzare da parte dell'Agenzia del demanio. La Marina, in relazione al decreto-legge n. 112 del 2008, ha già avviato un'ulteriore razionalizzazione tesa ad ottimizzare e rendere più funzionale il ridotto parco infrastrutturale, prevedendo una sensibile diminuzione dei beni demaniali assegnati nelle aree di Venezia, Napoli e La Maddalena, mentre prosegue la definizione nelle aree di La Spezia e di Taranto. Dopo aver inserito i cespiti non più funzionali alle attuali esigenze nei citati "pacchetti", la Forza armata potrà avvalersi di tutti gli strumenti previsti dall'articolo 14-*bis* del citato decreto-legge, privilegiando la permuta

(anche con società a partecipazione pubblica e soggetti privati) degli immobili a più alto costo manutentivo e meno funzionali ai compiti d'istituto, con beni e servizi prevalentemente orientati ai lavori di ristrutturazione o ammodernamento degli immobili funzionali alla Forza armata. Gli interventi nel settore infrastrutturale sono prioritariamente indirizzati verso l'adeguamento operativo dei poli aeronavali (costruzione e manutenzione di moli e banchine), peraltro condizionato dalle disponibilità finanziarie, la messa a norma e l'ammodernamento degli impianti al fine di adeguarsi alle disposizioni legislative sulla sicurezza e l'incremento del numero degli alloggi nelle aree romana e spezzina. Il mantenimento in piena efficienza delle aree di ormeggio ed il supporto operativo e tecnico-logistico delle unità navali di nuova costruzione rendono necessari interventi di: dragaggio dei fondali, mai effettuato nell'ultimo ventennio, ed associate bonifiche e smaltimento dei fanghi di risulta; adeguamento dei vecchi pontili e banchine alle esigenze delle moderne unità navali; ammodernamento delle banchine e dei posti di ormeggio nella base di La Spezia. Per quanto attiene altre aree, risultano prioritari l'adeguamento del parco infrastrutturale della Forza da sbarco, ancora dimensionato per un battaglione; la ristrutturazione, l'adeguamento e la messa a norma delle infrastrutture del Comando subacquei ed incursori, mentre il settore infrastrutturale, in particolare nell'area del supporto, richiede continui interventi manutentivi, pena un graduale deterioramento del patrimonio disponibile. In particolare, gli alloggi di servizio rappresentano un patrimonio indispensabile per soddisfare l'esigenza di mobilità del personale finalizzata ad una maggiore funzionalità e capacità operativa, in relazione ai trasferimenti ed alla pronta reperibilità ed alla nuova configurazione del personale volontario. Tuttavia, a fronte dell'esigenza di oltre 9.000 alloggi per le famiglie, ne sono disponibili circa 3.300, dei quali circa il 30 per cento non è fruibile a causa del dilatato programma di finanziamento dei lavori di ripristino e manutenzione.

Nel complesso organizzativo considerato osserva esservi settori in difficoltà a causa della situazione attuale.

Il bilancio della Marina vede il settore Personale in crescita, in forza delle normali dinamiche di incremento stipendiale della pubblica amministrazione e della progressiva professionalizzazione, e il settore Investimento su livelli costanti, che hanno permesso di sostenere i principali programmi necessari per lo svecchiamento delle linee operative. L'Esercizio, settore vitale per l'approntamento dello strumento marittimo, la formazione, l'addestramento del personale, il supporto logistico, il mantenimento delle infrastrutture, il benessere in senso lato degli equipaggi e delle loro famiglie, è conseguentemente compresso. Negli ultimi anni la Forza armata ha fatto parzialmente fronte alle esigenze con il ricorso alla dinamica del *risk-management*, concentrando le risorse sugli obiettivi fondamentali e con l'utilizzo estensivo di strumenti alternativi, quali la permuta di beni e servizi, e perseguendo una migliore efficienza gestionale, la revisione in senso efficientistico delle sistematiche lavorative ed il generale contenimento delle spese non direttamente collegate all'operatività dello strumento marittimo.

Avviandosi a concludere, l'ammiraglio di squadra La Rosa sottolinea come la Marina sia un'entità contenuta per dimensione quantitativa, ma caratterizzata da qualità e professionalità, soprattutto per il valore degli uomini, apprezzato nel Paese ed all'estero. Essa è una Forza armata particolarmente flessibile ed efficace per sua intrinseca natura, che si è sempre dimostrata adatta ad operare in contesti interforze, multinazionali ed interagenzia, in linea con l'evoluzione degli scenari di riferimento. Essa ha inoltre saputo affrontare i cambiamenti politico-strategici di passaggio del millennio con uno sforzo di previsione e di progettazione, con due priorità: riconcettualizzare la visione strategica navale e ridisegnare i lineamenti e la tecnologia del proprio strumento operativo. Tale

percorso è stato caratterizzato da scelte impegnative e spesso lungimiranti. I risultati sin qui conseguiti hanno comportato: l'adeguamento della Marina alle nuove minacce ed ai maggiori compiti, la sempre più spinta internazionalizzazione, il miglioramento complessivo dello strumento, sia sul piano tecnologico, operativo, addestrativo e di comando, che su quello amministrativo, nei limiti imposti dalla situazione economica di riferimento, che hanno reso ancor più stringente l'opera di razionalizzazione delle risorse e la qualificazione della spesa.

Il presidente CANTONI ringrazia l'ammiraglio di squadra La Rosa per l'esaustiva relazione svolta.

Ha quindi la parola il senatore SERRA (PD), il quale pone un quesito in relazione alla possibilità di conciliare le esigenze operative con le attuali difficoltà di ordine finanziario, che penalizzano in modo particolare l'Esercizio.

La senatrice PINOTTI (PD) rivolge quesiti in ordine alla natura e ai rischi connessi alla pirateria e al terrorismo, nonché circa la possibilità di condivisione a livello internazionale del sistema informatico di raccolta dei dati menzionato nel corso della relazione.

Il senatore DEL VECCHIO (PD) chiede quali siano le prospettive di partecipazione della Marina alle operazioni internazionali contro la pirateria.

Il senatore RAMPONI (PdL) pone un quesito in merito alle capacità di intervento in rapporto al quadro di risorse attualmente disponibili, nonché sulle prospettive di impiego delle portaerei.

Il senatore TORRI (LNP) interviene domandando chiarimenti circa le ragioni dell'impiego dei fucilieri di Marina alle operazioni per ordine pubblico.

Il senatore CAFORIO (IdV), con riferimento a quanto dichiarato dall'ammiraglio La Rosa in ordine alla questione dell'amianto, sotto il profilo delle bonifiche e dell'assenza di meccanismi risarcitori, rileva come sia ineludibile assicurare l'applicazione al settore della Difesa dei principi previsti in materia dalla vigente legislazione per la generalità dei lavoratori. In proposito, ricorda come i dati epidemiologici segnalino un'elevata incidenza di patologie asbesto-correlate tra il personale della Marina militare. Osserva infine come la carenza delle risorse per l'esercizio sia fonte di preoccupazione in quanto suscettibile di ripercuotersi negativamente sulla sicurezza del personale militare; ciò anche alla luce del recente incidente in cui hanno perso la vita otto militari che si trovavano a bordo dell'elicottero HH-3F del C/SAR di Brindisi.

La senatrice AMATI (PD) ricorda preliminarmente, con riferimento all'intervento del senatore Caforio, di aver presentato, insieme con altri senatori del Gruppo Partito Democratico, un disegno di legge, il n. 1037, recante "Disposizioni a favore del personale militare esposto ed *ex* esposto all'amianto e dei loro familiari e delega al Governo in materia di definizione della tipologia delle modalità di accesso alle prestazioni erogate dall'INAIL al predetto personale".

Fa poi presente che, in sede di esame da parte della Commissione delle proposte di istituzione di una Commissione parlamentare d'inchiesta sui casi di morte e gravi malattie verificatisi fra il personale italiano impiegato nelle missioni militari all'estero, è stato proposto dal relatore, senatore Amato, l'inserimento fra i compiti dell'istituenda

Commissione di una ricognizione sulle problematiche relative alla presenza di amianto nei luoghi in cui il personale militare è o è stato impiegato.

In vista delle future attività di bonifica relative all'amianto che dovranno riguardare l'ambito operativo della Marina militare, chiede se sia stata operata una ricognizione dei luoghi interessati dalla presenza di tale sostanza, e se l'istituenda Commissione parlamentare d'inchiesta possa ad avviso dell'auditore assicurare un contributo utile in proposito.

Replica agli intervenuti l'ammiraglio LA ROSA, il quale, con riferimento a quanto osservato dal senatore Serra circa il nodo delle risorse finanziarie, sottolinea come il relativo riparto fra spese per il personale, spese di esercizio e spese di investimento sia in Italia, nel settore della Difesa, molto squilibrato, con una eccessiva incidenza della prima di tali componenti, a scapito in particolare del fondamentale aggregato delle spese di esercizio.

A fronte di tale situazione, le Forze armate, e la Marina militare per quanto di competenza, hanno posto e continuano a porre in essere un forte impegno per continuare a far fronte ai compiti loro assegnati, in un contesto economico che presenta purtroppo aspetti molto problematici, sia a livello nazionale che su scala mondiale.

Ciò, in particolare, attraverso il perseguimento di interventi di razionalizzazione organizzativa, incentrati sulla scelta di privilegiare su altre voci di spesa lo strumento aero-navale, ma anche attraverso la ricerca di possibili modalità di valorizzazione delle potenzialità delle Forze armate. A tale riguardo, richiama recenti importanti iniziative che potranno risultare utili per alleviare le presenti difficoltà del comparto della Difesa, promosse sia a livello amministrativo che legislativo sul versante della valorizzazione del patrimonio immobiliare, sia in termini di migliore utilizzo dei singoli cespiti che di recupero di risorse dal mercato.

Dopo aver fatto presente che le problematiche che la Marina militare italiana si trova ad affrontare in rapporto alle generali difficoltà di bilancio sono comuni a quelle sperimentate dalle Marine militari dei principali Paesi di riferimento, sottolinea come gli *standard* operativi adottati dalla Forza armata in questione siano largamente condizionati dalle scelte adottate in ambito NATO.

Ciò vale in particolare per quanto attiene alla sicurezza del personale, che costituisce una priorità fondamentale per la Marina militare. In proposito, sottolinea come non esistano situazioni di non rispetto delle prescrizioni di sicurezza nell'ambito della stessa Forza armata: in particolare, tale preoccupazione non è giustificata né sotto il profilo della manutenzione, né dell'addestramento del personale, né dei sistemi d'arma. Laddove fossero viceversa emerse problematiche di sicurezza, aggiunge l'ammiraglio La Rosa, le competenti istanze decisionali avrebbero disposto il blocco operativo dei comparti interessati.

Per quanto riguarda la questione della pirateria, ricorda che già da alcuni anni la Marina militare è impegnata in attività di specifico contrasto. Si tratta di un fenomeno molto serio, di grande impatto economico, che si mescola spesso ad altre forme di criminalità e presenta a volte aspetti riconducibili al terrorismo internazionale, non facili da individuare. È interesse nazionale dell'Italia salvaguardare la sicurezza dei traffici marittimi, e quindi seguire con attenzione il fenomeno e partecipare alle varie iniziative internazionali poste in essere per contrastarlo.

Il sequestro della petroliera saudita Sirius Star rende evidente il salto di qualità compiuto dalle organizzazioni dedite alla pirateria, non solo per la dimensione della nave, ma anche per la capacità dimostrata di operare a grande distanza dalla costa, su una rotta che si era scelto per finalità di sicurezza di allungare considerevolmente rispetto a quella

normale, con i maggiori oneri correlati.

In tali condizioni, appare necessario, anche alla luce dell'estensione dell'area geografica nella quale si manifesta la minaccia della pirateria, che tutte le Marine militari che ne hanno la capacità mettano a disposizione degli assetti da schierare secondo un criterio di rotazione a protezione della sicurezza delle rotte.

Con riferimento agli altri quesiti posti dalla senatrice Pinotti, sottolinea le grandi potenzialità ai fini del rafforzamento della sicurezza dei traffici marittimi nel Mediterraneo del sistema denominato *Virtual Regional Maritime Traffic Centre* (V-RMTC), che è stato promosso su iniziativa della Marina militare italiana e collega in una rete virtuale, coordinata presso il Comando della Flotta della Marina militare italiana, le centrali operative delle marine aderenti (ad oggi, quelle di 29 Paesi del Mediterraneo allargato). Tale sistema consente di assicurare un controllo generale, a beneficio dei Paesi aderenti, del traffico mercantile che transita nel Mediterraneo, anche in funzione della prevenzione del terrorismo.

In risposta poi al senatore Ramponi, fa presente di ritenere opportuno che, una volta che, fra circa due anni, vi sarà stato l'ingresso della nave *Cavour* in linea operativa - fermo restando che le decisioni al riguardo faranno capo all'autorità politica - dovranno ad essa essere trasferiti gli aerei a decollo verticale attualmente imbarcati sulla nave *Garibaldi*, non essendo contemplata la possibilità di disporre di due navi portaerei. In tale futuro contesto, la nave *Garibaldi* potrà per un certo periodo essere utilizzata come piattaforma elicotteristica, in attesa di disporre di unità navali specificamente concepite per il trasporto di forze anfibie.

Con riferimento infine all'intervento del senatore Caforio, ricorda come la Commissione abbia avuto occasione di confrontarsi con le preoccupazioni presenti nella Marina militare con riguardo al problema dell'amianto, in particolare in sede di audizione dei rappresentanti del relativo COCER. Su tale questione, l'andamento dei dati epidemiologici dell'incidenza di malattie asbesto-correlate è fonte di viva apprensione fra il personale della Marina militare, che percepisce inoltre con disagio una non adeguata attenzione in proposito da parte delle istituzioni.

Il presidente CANTONI ringrazia nuovamente l'ammiraglio di squadra La Rosa e rinvia il seguito dell'esame dell'affare assegnato.

### *SUI LAVORI DELLA COMMISSIONE*

Il PRESIDENTE preannuncia che l'esame in sede consultiva dei documenti di bilancio, qualora assegnati, potrà avere luogo, per quanto riguarda la settimana in corso, in apposite sedute da convocare per giovedì 20 novembre alle ore 8,30 e 14,45.

La Commissione prende atto.

*La seduta termina alle ore 16,30.*