

## 1. LA MARINA MILITARE OGGI

La Marina ha in forza:

- 30.923 militari, di cui 1.037 donne, e da 9.981 civili;<sup>1</sup>
- 60 navi;
- 26 unità del naviglio minore;
- 70 aeromobili.

La sua presenza si sviluppa principalmente su 3 poli aeronavali (La Spezia, Taranto ed Augusta) e comporta un ritorno economico sul territorio di 2,4 Mld€ annui, come riportato di seguito:

- Liguria Toscana - Militari 7.483 - Civili 3.068 - 842,5M€;
- Sardegna - Militari 896 - Civili 495 - 61,8M€;
- Centro Italia - Militari 5.334 - Civili 908 - 317,9M€;
- Sicilia - Militari 3.866 - Civili 997 - 267,5M€;
- Puglia - Militari 12.501 - Civili 4.181 - 897,4M€;
- Adriatico - Militari 843 - Civili 332 - 55,8M€.

L'attuale organizzazione prevede una struttura centrale, che comprende lo Stato Maggiore, gli uffici centrali e gli ispettorati, ed una struttura periferica che comprende i comandi operativi, gli alti comandi periferici e i comandi militari marittimi autonomi, nonché l'Istituto Idrografico.

Al fine di razionalizzare la struttura ed ottimizzare le risorse disponibili, per meglio supportare lo strumento operativo, nel 2012 è stato avviato un processo di radicale ristrutturazione, che è destinato a concludersi entro l'inizio del 2014.

La nuova organizzazione si basa sulle tre funzioni preminenti: operativa, logistica e formazione. Conseguentemente, accanto ai comandi operativi già esistenti, vengono costituiti un Comando Logistico (COMLOG) ed un Comando Scuole (COMSCUOLE), che assorbono rispettivamente le funzioni dei due ispettorati omonimi. Con la creazione

---

<sup>1</sup> Situazione al 31.3.2013.

del Comando Logistico, ubicato a Napoli, i Comandi Dipartimentali di La Spezia, Taranto e Augusta diventano Comandi Logistici di Area, rispettivamente Nord, Sud e Sicilia, assumendo la responsabilità dell'intera funzione logistica che insiste nella loro giurisdizione, garantendo in tal modo l'unicità del comando. Il Comando della Sardegna viene chiuso, mentre il supporto agli Enti Centrali è assicurato dal Comando Logistico Area Capitale.

La riorganizzazione territoriale consentirà una riduzione dell'alta dirigenza ed un trasferimento verso l'area operativa del 25% del personale impiegato.

## 2. IL PERSONALE

La Marina ha in servizio 30.923 militari a fronte dei 34.000 previsti,<sup>2</sup> suddivisi come segue:

- Ufficiali: 4.417 a fronte di un organico di 4.500 (-1,8%);
- Sottufficiali: 16.730 a fronte di un organico di 13.576 (+23,2%);
- Graduati: 7.081 a fronte di un organico di 10.000 (-29,2%);
- Truppa: 2.695 a fronte di un organico di 5.924 (-54,5%).

Le criticità che riguardano il personale militare sono riassunte di seguito:

- insufficienza delle retribuzioni, specie per i gradi più bassi, cui si aggiunge il blocco degli stipendi, che determina una forbice tra responsabilità associate all'avanzamento di carriera e trattamento economico;
- limitata disponibilità di alloggi dell'amministrazione, aggravata dall'occupazione abusiva di coloro che non hanno più titolo per abitarvi, con conseguente difficoltà di trasferimento delle famiglie ed un incremento significativo del pendolarismo;
- collocazione sotto la soglia di povertà del personale divorziato, specie quello che percepisce gli stipendi più esigui e che deve corrispondere gli assegni di mantenimento all'ex coniuge, cui spesso si sommano i debiti contratti a vario titolo (ad esempio, il mutuo per la prima casa);
- cronica insufficienza di copertura finanziaria per conferire il c.d. Compenso Forfettario di Impiego (CFI) per le navigazioni protratte per più giorni;

---

<sup>2</sup> Art. 799 del D.L. 15 marzo 2010 Nr. 66 – COM (Codice dell'Ordinamento Militare).

l'impossibilità di corrisponderlo in misura adeguata penalizza particolarmente la Marina, perché limita di fatto la possibilità di far navigare le navi, con una conseguente riduzione dell'addestramento che si ripercuote sul morale, oltre che sulla capacità di operare in sicurezza;

- inadeguatezza delle indennità compensative per la condizione usurante e la pericolosità dell'attività svolta, in particolare per il personale specialista come i sommergibilisti, gli incursori, i subacquei, i piloti e gli anfibi;
- difficoltà d'impiego del personale, per l'insufficienza della copertura finanziaria della Legge 86/2001, che stabilisce la corresponsione dell'indennità di trasferimento al personale trasferito d'autorità;
- vincolo degli arruolamenti, finalizzato al contenimento della spesa, che ha comportato un generale invecchiamento della Marina, la cronica insufficienza numerica del ruolo truppa ed un sottoimpiego qualitativo dei Sottufficiali.

Non meno critica è la situazione dei quasi 10.000 impiegati civili, per il mancato riconoscimento della specificità del loro ruolo, che è complementare a quello del personale militare ed è fondamentale per l'efficienza complessiva della Marina.

### 3. GLI ARSENALI

Come accennato, le principali basi della Marina sono ubicate a La Spezia, Taranto ed Augusta. Nelle stesse sedi sono collocati gli arsenali, che impiegano complessivamente 2.500 addetti, così suddivisi:

- La Spezia, 796 addetti;
- Taranto, 1.434 addetti;
- Augusta, 270 addetti.

Gli obiettivi in questo settore sono quelli di svilupparne pienamente le funzioni e di rilanciarne la produttività, aprendoli al mercato civile e facendo ampio ricorso allo strumento delle permutate. È inoltre importante stimolare una sana competizione tra gli arsenali stessi che, concentrando i loro sforzi sulle manutenzioni maggiori e valorizzando le risorse umane organiche, potrebbero riacquisire una maggiore autonomia d'intervento.

Per conseguire questi obiettivi è tuttavia necessario superare le seguenti criticità:

- mancato riconoscimento delle specificità professionali delle maestranze, con conseguente difficoltà nella corresponsione di indennità ed incentivi idonei, in particolare per i gruisti, i pontonisti ed i palombari;
- blocco del *turn over* del personale, che determinerà a breve il pensionamento senza sostituzione di quello più qualificato, con la conseguente dispersione di un ingente patrimonio di competenze tecniche, assai difficile da ricreare;
- carenza di operai specializzati (è il caso dei soli 3 palombari, indispensabili per impiegare i bacini di carenaggio, e dei soli 2 equipaggi di pontoni sollevatori);
- innalzamento dell'età media (52 anni), con conseguente carenza di manovalanza per eseguire i lavori usuranti;
- obsolescenza delle infrastrutture e del naviglio di supporto.

In merito, le priorità d'intervento sono:

- sbloccare il *turn over* (D.Lgs. 248/12), per assicurare l'immissione di personale più giovane in grado di acquisire le necessarie conoscenze prima del pensionamento del personale più esperto, garantendo la continuità nel tempo;
- avviare nuovamente la formazione, riaprendo le scuole allievi operai, promulgando il decreto attuativo sull'apprendistato, contemplato dalla legge Fornero (L. Nr. 92 del 28 giugno 2012);
- reperire ulteriori risorse per finanziare l'attività formativa a carico della Marina, che al momento è limitata ai soli corsi di sicurezza obbligatori (art. 6 del D.L. 78/2010);
- ridare impulso al piano di rinnovamento del naviglio di supporto portuale;
- accelerare il processo di adeguamento del patrimonio infrastrutturale, snellendo i processi burocratici che rallentano il piano di rinnovamento (il c.d. "Piano Brin", che è appena al 61% d'avanzamento dopo 6 anni).

#### 4. LA FLOTTA

L'attuale consistenza della Flotta è di 60 navi. Si tratta di 1 portaerei, 4 unità anfibe (di cui una portaelicotteri), 4 cacciatorpediniere, 11 fregate, 3 rifornitrici, 6 corvette, 10 pattugliatori, 10 cacciamine, 3 idrografiche (di cui 2 minori), 6

sommergibili (di cui 2 di nuova generazione), 1 unità supporto subacquei e 1 unità per ricerca elettronica e telecomunicazioni.

Questa Flotta ha un'età media troppo elevata, a fronte della vita operativa utile delle navi militari che si attesta su 20 anni. In particolare, il Garibaldi ha 28 anni, le 3 navi anfibe hanno in media 26 anni, i 2 cacciatorpediniere Classe Durand de La Penne 20, le fregate 31, le rifornitrici 30, le corvette 25, i pattugliatori Classe Cassiopea 23, la prima serie dei cacciamine 30, mentre la seconda ne ha 21. La nave idrografica maggiore ha 38 anni, così come l'unità di supporto subacqueo, mentre i sommergibili della Classe Sauro, ancora in servizio, hanno in media 24 anni.

In estrema sintesi, la Flotta, già lontana dalla consistenza ottimale, presenta le seguenti problematiche:

- 80% delle navi oltre la fine della loro vita utile operativa;
- mancato adeguamento nel tempo dei sistemi imbarcati;
- sviluppo non organico della linea operativa, con un continuo assottigliamento dovuto alle dimissioni senza sostituzione;
- rarefazione della presenza di navi nazionali nei bacini di interesse.

Un terzo della Flotta sopra descritta non è normalmente disponibile, perché è soggetta all'esecuzione di manutenzioni programmate, cosa che riduce a circa 40 le unità teoricamente impiegabili. A ciò si aggiunge l'indisponibilità a seguito di avarie, che cresce all'aumentare dell'età e che l'insufficienza dei fondi d'esercizio rende sempre più arduo fronteggiare.

Prendendo a riferimento anche la media dell'indisponibilità di unità per avarie nell'ultimo quinquennio, il numero di navi pronte si riduce a circa 20.

## 5. LE RISORSE

Col tempo, il problema di non ricevere finanziamenti proporzionati alle reali necessità è divenuto cronico ed ha finito col penalizzare gravemente i settori dell'investimento, ovvero l'innovazione tecnologica, il ricambio dei mezzi (Fig. 1) e del funzionamento della Marina (Fig. 2), inteso come l'addestramento del personale, l'acquisizione del munizionamento e la manutenzione dei mezzi.

Il fabbisogno per assicurare il livello addestrativo e d'efficienza necessario è di 851M€. A fronte dei 417,5M€ allocati nel 2013 alla Marina in questo settore, si rileva

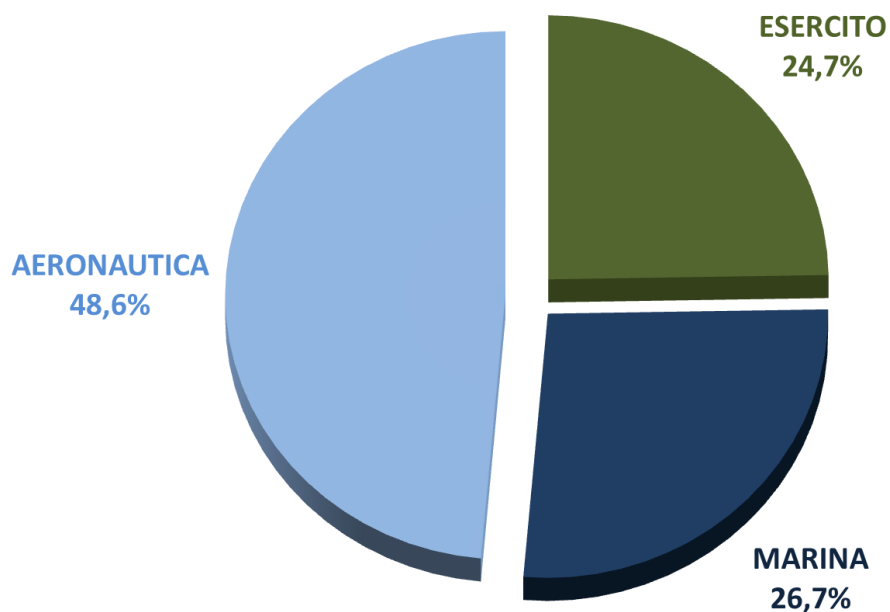


Fig. 1 – Ripartizione delle risorse d’investimento, comprensive del contributo Mi.S.E., nel periodo 2007-2012.

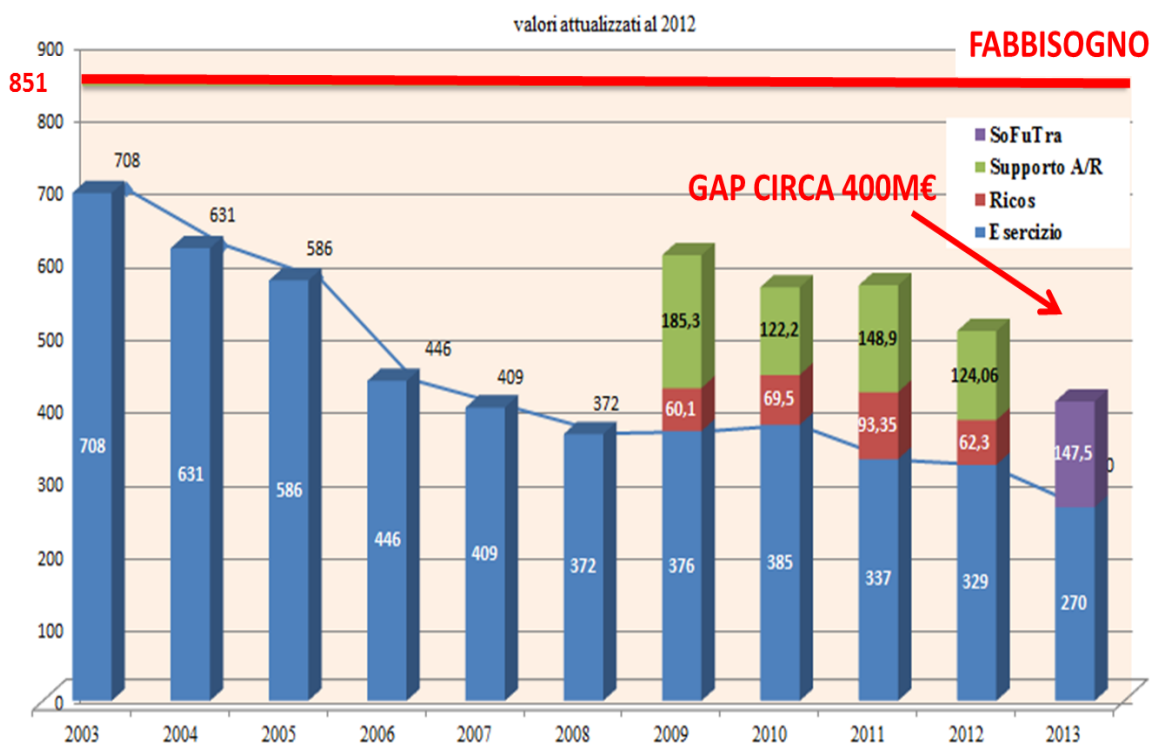


Fig. 2 – Evoluzione delle assegnazioni dei fondi assegnati alla Marina per il funzionamento ed il supporto diretto allo strumento aeronavale, comprensivi del c.d. “fuori area”.

un deficit di oltre 400M€.

Tale carenza di fondi incide direttamente sull'addestramento e sul mantenimento in efficienza della Flotta, determinando un precoce invecchiamento dei mezzi e una maggiore onerosità dello strumento nel suo complesso.

La Marina fronteggia oggi una sostanziale emergenza: la contrazione del potenziale operativo dello strumento, l'insufficienza delle scorte di munizionamento, la progressiva riduzione della prontezza e della disponibilità delle navi, il loro precoce invecchiamento, unito al progressivo incremento dei costi di manutenzione ed allo scarso addestramento, influiscono in maniera determinante sulla capacità di assicurare l'efficace svolgimento delle attività fondamentali.

## 6. I COMPITI DELLA MARINA

La Marina è chiamata a svolgere le seguenti attività fondamentali:

- il controllo integrato degli spazi marittimi;
- l'attività di presenza e sorveglianza;
- la proiezione di capacità dal mare.

Per quanto attiene il controllo integrato degli spazi marittimi, la Centrale Nazionale Interagenzia di Sorveglianza Marittima, ubicata presso il Comando della Squadra Navale,<sup>3</sup> costituisce il cervello del Dispositivo Integrato Interministeriale di Sorveglianza Marittima (DIISM), voluto dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri nel 2007. La Marina, su delega della Difesa, ha assunto l'ègida dello sviluppo tecnologico del sistema, finalizzato alla condivisione delle informazioni raccolte a vario titolo da tutte le amministrazioni dello Stato che hanno interessi e responsabilità sul mare, senza modificarne né limitarne le competenze, ma razionalizzando ed ottimizzando l'impiego delle risorse.

Per garantire la sicurezza marittima nazionale, è necessario che alla raccolta delle informazioni corrisponda un'adeguata presenza e sorveglianza. Si tratta di un'attività svolta quotidianamente per garantire la difesa dal mare del territorio nazionale, delle navi mercantili e delle rotte di accesso ai porti; il libero uso delle linee di comunicazione marittime, il controllo dei flussi migratori, la vigilanza pesca, la

---

<sup>3</sup> A regime è prevista la connessione con la Sala Crisi della PCM, l'Unità di Crisi del MAE, la Sala Operativa del Dipartimento della Protezione Civile, la Sala Crisi e Centrale Antimmigrazione del Ministero dell'Interno, la Centrale Operativa del Comando Generale delle Capitanerie di Porto per conto del Ministero dei Trasporti, la Centrale del Comando Generale della Guardia di Finanza e la Centrale dell'Agenzia delle Dogane in ambito MEF, le Centrali Operative dei Carabinieri e della Polizia di Stato e le Sale Situazioni dell'AISE e dell'AISI.

sorveglianza anti-inquinamento, quella dei siti archeologici sottomarini e la protezione degli obiettivi strategici, quali le piattaforme *offshore* e le infrastrutture energetiche d'interesse nazionale, anche nelle acque di Nazioni straniere, in collaborazione con le loro Marine.

Un'altra attività fondamentale che la Marina è chiamata a svolgere è rappresentata dalla proiezione di capacità. Alle peculiari caratteristiche di prontezza, d'autosufficienza logistica e d'elevata capacità di comando e controllo, le navi uniscono l'intrinseca libertà di movimento in alto mare, non dovendo ottenere alcuna autorizzazione per l'attraversamento di uno spazio aereo o di un territorio di un Paese terzo. Né hanno bisogno della costruzione di aeroporti o di campi militari a terra, in prossimità della zona di operazioni. Esse possono invece liberamente dislocarsi nelle acque prospicienti un'area di crisi, dove la loro presenza svolge di per sé un'azione di deterrenza e dissuasione, per essere pronte se del caso ad agire e a modulare il loro intervento secondo la volontà del Governo, per proiettare capacità militari.

Grazie alle intrinseche caratteristiche duali, le navi militari possono esprimere una molteplicità di capacità a supporto della collettività:

- assistenza sanitaria alla popolazione nazionale o di Paesi amici in caso di calamità, utilizzando il personale e le strutture sanitarie di bordo;
- posto di comando della Protezione Civile, grazie alla disponibilità di postazioni operative e di comunicazioni satellitari;
- fornitura di energia elettrica, acqua potabile e pasti caldi alle popolazioni delle zone sinistrate;
- trasporto di traumatizzati, con elicotteri imbarcati e mezzi navali;
- trasporto di aiuti umanitari;
- evacuazione della popolazione da zone pericolose;
- snodo di smistamento dei soccorsi e degli aiuti, indipendente dall'uso delle infrastrutture della zona sinistrata;
- ricerca e soccorso;
- sorveglianza ed intervento antinquinamento.

Il tutto, in maniera autosufficiente e senza gravare sul territorio.



Le capacità sopra menzionate sono espresse pienamente dalla Portaerei che, per caratteristiche e dimensioni, rappresenta la nave militare con capacità di supporto alla collettività per antonomasia. Esse sono tuttavia peculiari di tutte le navi della Marina e tendono ad essere potenziate nelle nuove costruzioni.

## 7. LE MISSIONI

Le peculiari capacità che sono state brevemente descritte sono state tutte efficacemente impiegate nelle operazioni che hanno coinvolto la Marina negli ultimi 35 anni:

- Vietnam 1979 – salvataggio in mare dei profughi sfuggiti alla persecuzione politica;
- Irpinia (1980) – assistenza umanitaria e distribuzione aiuti alla popolazione terremotata della Campania e Basilicata;
- Libano 1 (1982) – inserimento di una forza di mantenimento della pace, a garanzia dell'incolumità della popolazione di Beirut e del consolidamento del Governo libanese;
- Libano 2 (1982-84) – inserimento di una forza d'interposizione per ristabilire la pace dopo il massacro di Sabra e Chatila; protezione della forza di pace dal mare;
- Canale di Suez (1984) – sminamento e bonifica del Canale di Suez, per ristabilire la sicurezza della navigazione, interrotta a seguito di alcune esplosioni subacquee;
- Girasole (1986) – difesa aerea avanzata del territorio nazionale, a seguito dell'attacco missilistico libico contro Lampedusa;
- Golfo 1 (1986-87) – difesa delle nostre navi mercantili in Golfo Persico, dopo l'attacco subito dalla Motonave italiana Jolly Rubino, durante il conflitto Iran-Iraq;
- Golfo 2 (1990-91) – protezione della forza multinazionale impegnata nella guerra di liberazione del Kuwait e bonifica dai campi minati nel Golfo Persico;
- Somalia (1992-95) – assistenza umanitaria alla popolazione e inserimento di una forza di pace per il ripristino della legalità, impiegando per la prima volta un gruppo Portaerei nazionale;

- Alba (1997) – assistenza umanitaria alla popolazione ed inserimento di una forza di pace per scongiurare il rischio di una guerra civile;
- DINAK (1999) – proiezione di capacità aeree dalla Portaerei Garibaldi, per fermare l’aggressione alla popolazione islamica del Kosovo da parte della Serbia;
- Timor Est (1999) – assistenza umanitaria alla popolazione, colpita dalla guerra civile;
- *Enduring Freedom* (2001-06) – proiezione di capacità dalla Portaerei Garibaldi sull’Afghanistan, nell’ambito della guerra al terrorismo, a seguito dell’attacco dell’11 Settembre;
- Antica Babilonia (2003-05) – mantenimento della pace ed assistenza umanitaria alla popolazione irachena al termine della 2<sup>a</sup> Guerra del Golfo;
- ISAF (2005- continua) – assistenza umanitaria alla popolazione, sostegno al Governo afgano e contrasto al terrorismo internazionale, con l’impiego degli Incursori, del Reggimento San Marco e degli elicotteri delle Forze Aeree della Marina;
- Leone (2006) – rafforzamento del contingente di pace in Libano e rimozione del blocco navale israeliano impiegando il gruppo Portaerei Garibaldi;
- *White Crane* (2010) - assistenza umanitaria alla popolazione di Haiti, colpita dal sisma, impiegando la Portaerei Cavour;
- *Unified Protector* (2011) – protezione della popolazione libica, nell’ambito dell’insurrezione contro il regime di Gheddafi, impiegando il gruppo Portaerei Garibaldi.

Appare interessante approfondire alcune delle missioni citate, in quanto veri e propri “*case studies*”, perché significative del ruolo della Portaerei con la sua componente aerea imbarcata e, più in generale, degli effetti della proiezione di capacità della Flotta su terra.

È il caso dell’operazione *Enduring Freedom* (2001), nella cui fase iniziale il gruppo portaerei Garibaldi è stato l’unico assetto nazionale impiegato in teatro, in relazione all’indisponibilità di aeroporti o basi terrestri. Gli AV-8B imbarcati hanno sviluppato oltre 900 ore di volo, partecipando alla campagna aerea sull’Afghanistan ed operando da una distanza di oltre 1.500 Km dalla nave madre.

L'operazione Leonte (2006) è una chiara prova dell'intrinseca prontezza, rapidità di posizionamento, versatilità operativa ed autosufficienza logistica delle Forze Navali.

Nata come una missione di rafforzamento del contingente di pace dell'ONU in Libano, con l'inserimento di 1.000 uomini della Forza di Proiezione dal Mare, essa è rapidamente evoluta in un'attività di controllo delle acque libanesi, consentendo la rimozione del blocco navale israeliano ed il conseguente consolidamento della tregua tra *Hezbollah* e Israele. Anche in questo caso, la disponibilità della Portaerei si è rivelata determinante per proteggere la forza da sbarco, per difendere la Forza Navale e per estendere la capacità di controllo dal mare, consentendo di avviare alla normalità le condizioni di vita di una popolazione stremata dagli effetti del blocco navale, disinnescando in tal modo una seria minaccia alla stabilità del governo libanese.

L'operazione in Libia (2011) rappresenta un ulteriore concreto esempio della versatilità e flessibilità d'impiego delle Forze Navali. Nonostante la distanza relativamente breve dall'Italia, la possibilità di posizionare la Portaerei a ridosso delle coste libiche ha reso assai più vantaggioso l'impiego dei velivoli imbarcati rispetto a quelli provenienti dalle basi a terra, sia per il minor costo orario in area d'operazioni, sia per la possibilità di rimanervi più a lungo.

Gli elicotteri a lungo raggio della portaerei hanno rappresentato l'unico assetto *Combat SAR* della NATO in grado di intervenire in tutta l'area d'operazioni.

Nei 78 giorni trascorsi continuativamente in mare, il Garibaldi ha così potuto lanciare 8 sortite di AV-8B al giorno, per un totale di 1.218 ore di volo, assicurando il 62% delle missioni di ricognizione ed il 53% delle missioni di attacco al suolo. Tutto questo, impiegando solo 4 aerei, 11 piloti, 60 specialisti e 6 addetti alle informazioni "intelligence".

L'operazione svolta ad Haiti (2010) merita una menzione particolare, perché rappresenta la prima missione operativa della portaerei Cavour: una missione in soccorso della popolazione locale, che ha evidenziato le straordinarie capacità duali di quella nave e, più in generale, dello strumento aeronavale.

Il Cavour è in grado d'imbarcare un posto comando della Protezione Civile, in collegamento interattivo con il centro di coordinamento nazionale "Sala Situazione Italia". La nave può accogliere 700 persone oltre l'equipaggio ed offrire ottime sistemazioni alloggiative, postazioni di lavoro, energia elettrica, mense ed acqua potabile; essa assicura un'elevata mobilità e reattività all'emergenza, l'indipendenza logistica dal territorio sinistrato, una spiccata capacità di trasporto di mezzi ruotati e cingolati oltre ai mezzi aerei imbarcati; una struttura ospedaliera con due sale

operatorie, diagnostica, gabinetto odontoiatrico e tre sale degenza, oltre ad un ampio eliporto mobile. Il tutto senza costi aggiuntivi derivanti dal cambio di configurazione della nave.

Si tratta di capacità che possono rivelarsi determinanti in qualunque tipo d'emergenza, anche sul territorio nazionale, che può essere raggiunto in ogni sua località, grazie agli elicotteri imbarcati che estendono il raggio d'azione della nave di oltre 200 km. Queste caratteristiche intrinseche, unite alla velocità di trasferimento in zona, hanno fatto della portaerei l'opzione ideale per aiutare concretamente la popolazione haitiana martoriata dal sisma. Tutto questo potenziale è stato sviluppato in tempi rapidissimi. Il Cavour si è infatti approntato in appena 48 ore ed è giunto in area di operazioni dopo soli 10 giorni dalla partenza, passando anche da Fortaleza, in Brasile, per imbarcare un team di medici ed elicotteri di quel Paese.

In virtù dell'esperienza di Haiti, che ha dimostrato sul campo la validità delle capacità della componente sanitaria del Cavour, è nata una durevole collaborazione tra la Marina e la *Onlus Operation Smile Italia*, specializzata in interventi chirurgici a favore di bambini affetti da malformazione facciale.

Questa collaborazione, di cui la Marina è particolarmente orgogliosa e che rappresenta un ulteriore esempio della versatilità delle navi al servizio della collettività, offre alla Onlus l'opportunità di operare ovunque sia presente la nave, in Italia ed all'estero, portando l'aiuto dove serve e concentrando i propri sforzi sulle sole attività chirurgiche, senza disperdere energie nella creazione del supporto logistico, che a bordo è sempre disponibile.

Il soccorso alla popolazione in caso di calamità è una funzione che ogni nave, in proporzione alle proprie capacità, è in grado di assolvere. Tutte le navi, infatti sono caratterizzate da autosufficienza logistica, rapidità di movimento e possibilità di fornire assistenza senza gravare sul territorio.

Un esempio significativo è rappresentato dall'intervento in soccorso delle popolazioni della Campania e della Basilicata colpite dal terremoto del 1980.

La Marina ha fatto convergere nel porto di Napoli 3 navi, che vi sono rimaste per 4 mesi offrendo:

- 6 elicotteri imbarcati;
- gli unici eliporti funzionanti in Campania, costituiti dai ponti di volo delle unità;
- assistenza sanitaria a bordo e a terra;

- trasporto traumatizzati;
- trasporto aiuti umanitari.

## 8. LO SCENARIO DI RIFERIMENTO

- a. Dopo aver descritto le attività fondamentali della Marina, assieme ad alcune criticità che la affliggono, inerenti in particolare lo strumento operativo, appare utile alzare lo sguardo e mettere a fuoco le caratteristiche dello scenario futuro.

La situazione internazionale è stata recentemente segnata da profondi e diffusi cambiamenti, alcuni dei quali si sono verificati in prossimità dell'Italia, con l'avvento della "Primavera Araba". Cambiamenti non del tutto compiuti, ma epocali nella loro portata e sostanza, che si sono sviluppati nell'intero bacino del Mediterraneo e non solo, interessando sia la già delicata area medio-orientale, sia la regione sub-sahariana. Completano il quadro l'acuirsi della crisi nel Golfo Persico, l'ascesa di nuove potenze regionali e lo spostamento del focus operativo statunitense verso l'Oceano Pacifico, che ha comportato una significativa riduzione della presenza della *US Navy* nel Mediterraneo, con la conseguente necessità di un'assunzione di maggiori responsabilità e di un più gravoso impegno in termini di presenza e sorveglianza marittima, da parte dell'Italia.

In tale contesto s'innesta una crescente competizione internazionale per le risorse energetiche ed un prevedibile incremento dei flussi migratori a causa di spinte demografiche, conflitti etnici e tribali e mutamenti climatici, provocati dalla progressiva desertificazione del nord Africa, che acuisce le contese per l'accesso alle fonti d'acqua potabile.

- b. L'economia globale è destinata ad accrescere la sua dipendenza dal mare. Già oggi, il 90% dei beni e delle materie prime transitano lungo le vie di comunicazione marittime. La popolazione mondiale è inoltre concentrata per oltre l'80% in una fascia distante meno di 200 km dalla costa, con la conseguenza di renderla facilmente accessibile dal mare, sia per influenzare in maniera favorevole una crisi, sia per portare aiuto in caso di calamità. Vi è infine un'accelerazione del fenomeno della territorializzazione di ampie porzioni dell'alto mare, finalizzata a sfruttarne le risorse in maniera esclusiva.

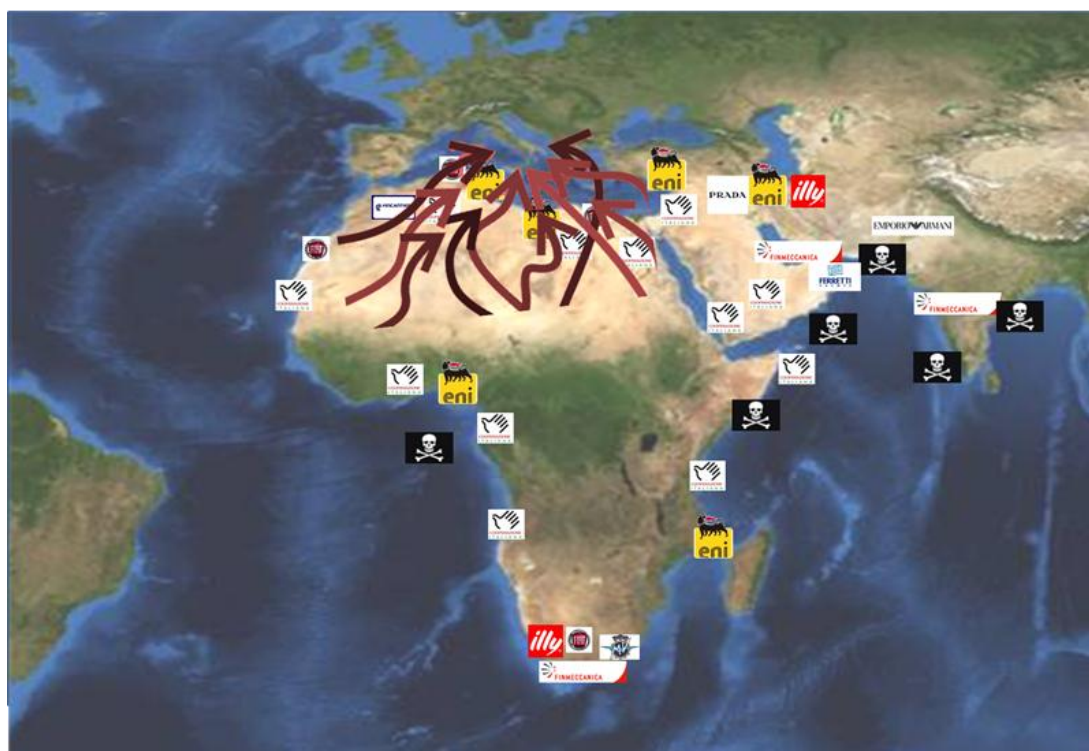
L'Italia è una Nazione a forte vocazione marittima. Essa s'immerge con i suoi 8.000 km di coste al centro del Mediterraneo, un bacino che rappresenta appena l'1% della superficie acquee globale ma che è attraversato dal 20% del traffico marittimo mondiale.

Attraverso il mare, il nostro Paese scambia il 54% delle merci ed importa il 75% del petrolio ed il 42% del gas necessario al proprio fabbisogno energetico; siamo i primi in Europa per quantità di merci importate via mare (185 milioni di tonnellate); abbiamo la 11<sup>a</sup> flotta mercantile del mondo per stazza<sup>4</sup> e la 3<sup>a</sup> flotta peschereccia in Europa<sup>5</sup>, con oltre 12.700 pescherecci e 60.000 addetti.

Il *cluster* marittimo nazionale genera da solo il 3% del PIL<sup>6</sup> con un moltiplicatore economico d'investimento pari a 2,9 volte il capitale investito.<sup>7</sup>

L'area d'interesse strategico nazionale include le regioni da cui provengono le risorse necessarie al nostro fabbisogno energetico (Golfo Persico, Mozambico, Golfo di Guinea, Nord Africa e Medio Oriente) e le vie di comunicazione marittime lungo le quali viaggiano le materie prime che importiamo ed i nostri prodotti da esportazione.

Si tratta di un'area molto estesa, densa di opportunità per la nostra realtà commerciale, ma anche di minacce che mettono a repentaglio i nostri interessi (Fig. 3).



**Fig. 3 – Opportunità e minacce nell'area d'interesse.**

<sup>4</sup> Dati Lloyd's Register of Shipping e IMO.

<sup>5</sup> Dati Ministero Politiche Agricole, Alimentari e Forestali.

<sup>6</sup> Anno 2011.

<sup>7</sup> Dati Unioncamere-Camcom. "Secondo Rapporto sull'Economia del Mare 2013".

È il caso della pirateria. È sotto gli occhi di tutti la gravità degli attacchi sferrati anche contro le nostre navi mercantili.

Tendiamo tuttavia a sottovalutarne la conseguenza indiretta, assai più grave, del rischio di una marginalizzazione del Mediterraneo: senza un contenimento di questo fenomeno, gli armatori potrebbero optare per rotte più sicure, circumnavigando l’Africa per evitare le acque della Somalia e del Golfo di Aden, dove il fenomeno è particolarmente attivo. Lo spostamento in Atlantico delle rotte mercantili avvantaggerebbe i porti commerciali nordeuropei, a scapito di quelli nazionali (Gioia Tauro, Taranto, Trieste, Genova e La Spezia), che oggi rappresentano il punto d’ingresso di significativi traffici commerciali verso l’Europa (Fig. 4).

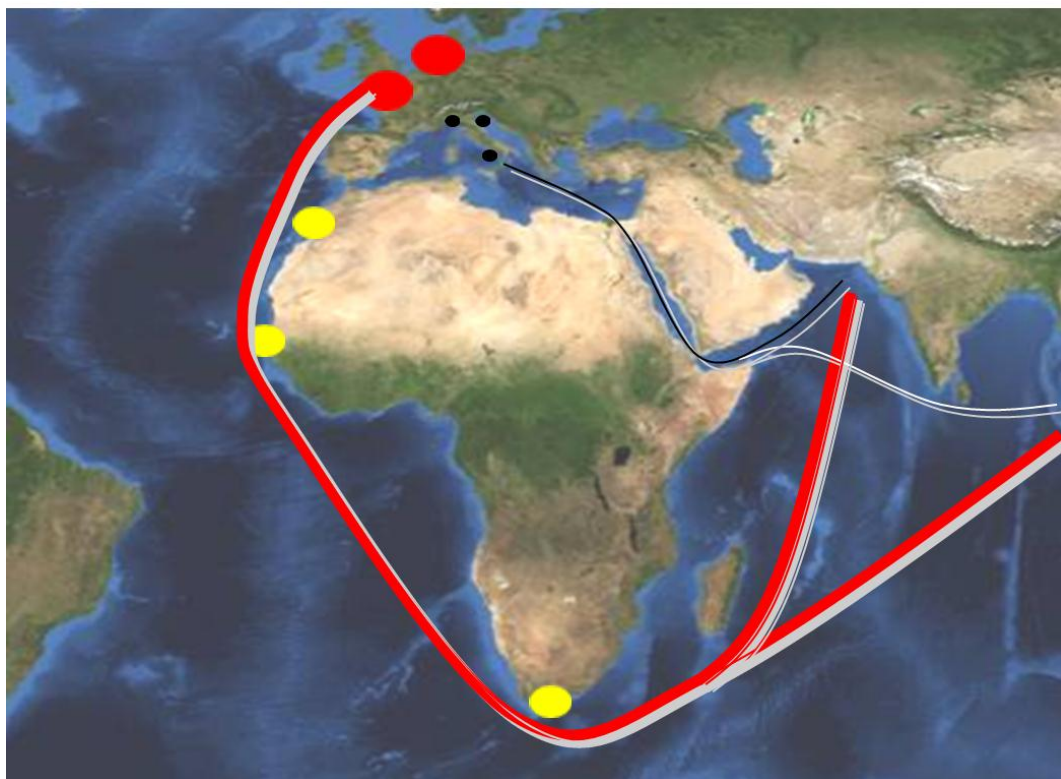


Fig. 4 – Il rischio di marginalizzazione del Mediterraneo.

**Lo scenario sopra delineato conferma che il futuro centro di gravità operativo ed economico è inequivocabilmente marittimo. È dunque sul mare che si giocherà il destino dell’Italia:**

- **sul piano nazionale;**
- **come membro attivo e responsabile della comunità europea ed internazionale.**

## 9. L'EVOLUZIONE DELLA FLOTTA

Le sfide appena descritte richiedono una Marina in grado di farvi fronte.

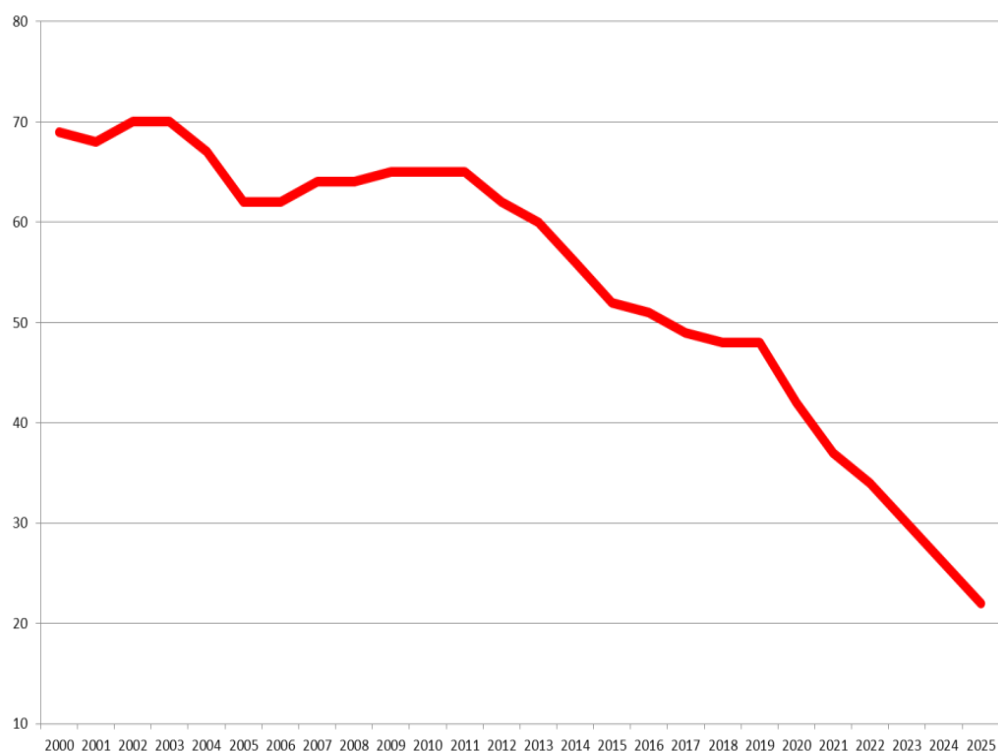
Tuttavia, da troppi anni l'assegnazione dei fondi non ha consentito di sostituire le navi al termine naturale della vita operativa, né di eseguirne in maniera adeguata le necessarie manutenzioni.

Nello scorso decennio, sono state radiate 20 unità, sostituite da sole 10, mentre entro il 2025 verranno radiate:

- 47 unità navali;
- 4 sommergibili;
- 14 unità del naviglio minore;
- 4 velivoli da pattugliamento marittimo,

per un totale di 51 unità (senza considerare il naviglio minore) e degli ultimi 4 velivoli da pattugliamento marittimo a lungo raggio, a fronte del previsto ingresso in linea di sole 8 fregate, 1 unità di supporto subacqueo polivalente (USSP) e 2 sommergibili.

Nello stesso periodo, il programma non ancora finanziato dallo Stato Maggiore Difesa prevede l'entrata in linea di due sole altre navi (1 logistica e 1 anfibia). Senza interventi correttivi e pur considerando l'acquisizione di quest'ultime due navi, entro il 2025 la Flotta si contrarrà dalle attuali 60 unità a 22 (Fig. 5).



**Fig. 5 – La consistenza della Flotta negli anni.**



Tale consistenza, già di per sé inadeguata per i compiti che l'attenderanno, si ridurrà a meno di una ventina di navi mediamente impiegabili, a causa della fisiologica indisponibilità di quelle sottoposte alle manutenzioni programmate.

Sottraendo da tale numero le navi non disponibili a seguito di avarie, destinate a divenire più frequenti in relazione sia all'età, sia alla carenza dei fondi per le manutenzioni, le navi pronte all'impiego si attesteranno su un valore medio di 10-13 unità.

**In sintesi, entro il prossimo decennio la Marina perderà la capacità di operare con continuità nella maggioranza delle missioni e di assolvere i compiti d'istituto.**

#### 10. CONSIDERAZIONI SULL'EVOLUZIONE DELLA FLOTTA

Per mantenere l'attuale consistenza della Flotta, già in "sofferenza" a fronte dei compiti (tralasciando per il momento le considerazioni relative al naviglio minore), occorrerebbe introdurre in servizio 4-5 navi all'anno per 12 anni.

Per lo stesso periodo, è invece prevista in media la costruzione di 1 nave all'anno, con una riduzione della Flotta del 63% entro il 2025.

Appare quindi ineludibile adottare idonei provvedimenti correttivi mirati al mantenimento della sopravvivenza della Marina e più in generale della capacità marittima nazionale, intesa anche come cantieristica navale.

Nonostante i vantaggi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle grandi organizzazioni internazionali di riferimento, quali la NATO e l'UE, permane la necessità di disporre delle capacità essenziali per la tutela degli interessi nazionali, per poter fronteggiare le emergenze in cui non si possa fare sicuro affidamento sul concorso diretto degli Alleati. Peraltro, una credibile partecipazione ad iniziative multinazionali a difesa della pace e della sicurezza non può prescindere dalla disponibilità di assetti pregiati, che consentano di esprimere, anche se in forma limitata, tutte le capacità necessarie al contrasto delle diverse minacce prevedibili nel futuro. È inoltre importante conservare la capacità d'assumere il comando di quelle operazioni internazionali che, in ragione della rilevanza degli interessi nazionali, richiedono che l'Italia svolga un ruolo di primo piano. Ne consegue la necessità di mantenere in linea una Flotta bilanciata in tutte le sue componenti, anche se di consistenza ridotta. Tale Flotta dovrà inoltre poter esprimere con maggior efficacia le sue intrinseche capacità duali, per consentire alla collettività di sfruttare l'investimento dello Stato in navi, non solo nelle operazioni

militari, ma in tutte le situazioni di necessità e urgenza (soccorso umanitario, intervento per calamità naturali, etc.).

## 11. RIFLESSI SULL'INDUSTRIA

Al di là della necessità di garantire la sopravvivenza della Marina, investire in navi comporta comunque dei notevoli vantaggi per il Paese.

La cantieristica militare è, infatti, fra i settori più redditizi nei quali investire, perché rappresenta un volano economico, industriale, culturale e sociale difficilmente eguagliabile. Essa coinvolge una vasta gamma di settori industriali (metalmeccanico, siderurgico - il 90% dell'acciaio utilizzato proviene da industrie italiane - meccanica di precisione, elettronico, armamenti, robotica, etc.). La cantieristica militare rappresenta, inoltre, un patrimonio di competenze che merita di essere salvaguardato: si tratta di competenze funzionali alla produzione d'avanguardia anche in settori civili, grazie al travaso delle conoscenze e delle capacità pregiate, necessarie alla produzione di equipaggiamenti militari navali, di per sé complessi e densi di tecnologia. Essi richiedono inoltre un importante impegno nella ricerca ed un severo controllo della qualità, per garantire la necessaria sicurezza di funzionamento anche in condizioni di impiego proibitive. Queste competenze estremamente preziose, di cui ancora la nostra cantieristica dispone, sono difficilmente recuperabili una volta abbandonate.

I cantieri navali generano un indotto qualitativamente variegato e ben distribuito sul territorio nazionale, specialmente nel caso di navi tecnologicamente avanzate come quelle militari, con un moltiplicatore d'occupazione calcolato in 1 a 6<sup>8</sup> (incluso il settore industriale relativo al sistema di combattimento, comando e controllo, etc.) e con un moltiplicatore di reddito di 3,43.<sup>9</sup>

Le navi sono un ottimo integratore d'innovazione, ma l'innovazione non s'impromissa: ha bisogno di una forte progettualità a lungo termine ed è un investimento per il futuro. Il settore della cantieristica militare è caratterizzato da una forte concorrenza internazionale ed è quindi importante gestire il margine di vantaggio nei confronti delle nuove realtà industriali (Corea, Spagna e Turchia), rimanendo competitivi nei confronti dei concorrenti storici (Francia, Germania, Gran Bretagna e Olanda), in un momento che registra una crescente domanda di navi militari, soprattutto da parte dei paesi emergenti.

---

<sup>8</sup> dati Fincantieri.

<sup>9</sup> "IV Rapporto sull'economia del mare" 2011 di Conftarma/Censis.

Pertanto, se da un lato un programma di costruzioni navali scongiurerebbe la scomparsa della Flotta, dall'altro rappresenterebbe un validissimo strumento antirecessivo ed un contributo alla soluzione della crisi economica da inserire nel quadro di rilancio dello sviluppo del Paese, in un settore *made in Italy* per il 90% e le cui capacità cantieristiche sono impegnate appena per il 50% delle potenzialità.

Un ipotetico piano per la sopravvivenza della capacità marittima nazionale, per un investimento di 10 Mld€ spalmati in 10 anni, si tradurrebbe pressoché integralmente in PIL, trattandosi di produzione nazionale, e comporterebbe:

- 25.000 posti di lavoro;
- 5 Mld€ di ritorno fiscale per lo Stato (tasse e contributi), pari al 50% dell'investimento;
- 6,8 Mld€ di risparmio per le casse dello Stato, per il mancato ricorso alla cassa integrazione guadagni (CIG) per circa 20.000 occupati;
- impatto di grande valore economico, sociale e tecnico in via diretta e indiretta (industrie collegate e commesse estere), grazie alla distribuzione geografica del lavoro, 55% al nord e 45% al centro-sud (Fig. 6);



Fig. 6 – Distribuzione sul territorio dei benefici del programma navale.

- mantenimento ed incremento di conoscenze ad alto contenuto tecnologico in un settore di eccellenza nazionale;
- sostegno all'esportazione, attraverso la promozione di prodotti innovativi e avanzati, sostenibili logisticamente nel tempo e forti del connubio Marina Militare / cantieristica nazionale;
- coinvolgimento di un ampio spettro di realtà imprenditoriali, incluse le piccole e medie imprese, non solo nella fase di costruzione, ma anche in quella di supporto in esercizio delle unità, per un periodo di almeno 30 anni.

In sintesi:

investimento	<b>-10</b>	<b>Mld€</b>	
tasse e contributi	<b>+5</b>	<b>Mld€</b>	
CIG non erogata	<b>+6,8</b>	<b>Mld€</b>	<b>=</b>
<b>TOTALE</b>	<b>+1,8</b>	<b>Mld€</b>	a beneficio dei conti pubblici.

Oltre ad una ricchezza prodotta pari a 34,3 Mld€, di cui 18,86 Mld€ al nord e 15,44 Mld€ al centro-sud.

Le risorse necessarie potrebbero essere reperite:

- nell'ambito della Difesa, modificando la ripartizione delle assegnazioni fra le Forze Armate, in conseguenza della ristrutturazione dello strumento militare e dell'evoluzione dello scenario;
- nell'ambito degli altri dicasteri interessati (MIUR, MISE, Protezione Civile, Ambiente etc.), in ragione delle finalità duali dei progetti e dell'alta valenza antirecessiva dell'intero programma;
- mediante un provvedimento legislativo pluriennale ad hoc, mirato al rilancio dello sviluppo economico e sociale di settori trainanti per il PIL, quale appunto la cantieristica militare (Fincantieri/Finmeccanica, assieme alle piccole e medie imprese dell'indotto, tutte italiane).

Il ricorso ad un provvedimento legislativo appare fondamentale per garantire un continuum temporale all'investimento necessario per la sopravvivenza della Marina. Ciò infatti:

- offrirebbe all'industria nazionale le indispensabili garanzie per investire in sviluppo tecnologico e in occupazione, scongiurando la perdita delle capacità produttive, qualitative e quantitative, a favore della concorrenza internazionale;
- impegnerebbe i cantieri al 100% delle loro potenzialità, evitando riduzioni nella forza lavoro e scongiurando la perdita delle capacità produttive;
- terrebbe conto dei lunghi tempi di costruzione delle navi e d'addestramento dei loro equipaggi;
- darebbe continuità d'indirizzo allo sviluppo dello strumento aeronavale.

## 12. LA RAZIONALIZZAZIONE DELLO STRUMENTO NAVALE

Come già fatto con il Cavour, nelle nuove costruzioni verrà data grande enfasi alle capacità duali. La Marina sta sviluppando una famiglia di navi innovative che, superando gli schemi tradizionali, assolveranno i compiti di una varietà di navi diverse.

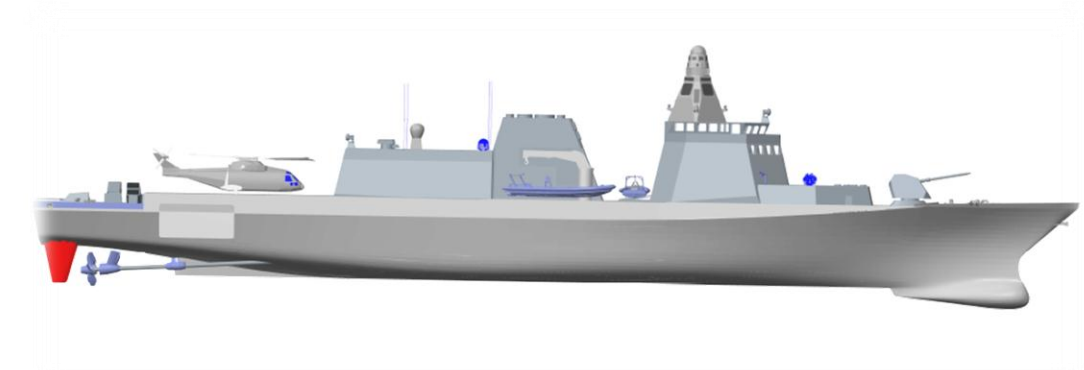
Un esempio è il progetto del pattugliatore d'altura multiruolo, destinato a sostituire le navi appartenenti a 6 classi diverse (Fig. 7), realizzando in tal modo delle significative economie di scala, attraverso:



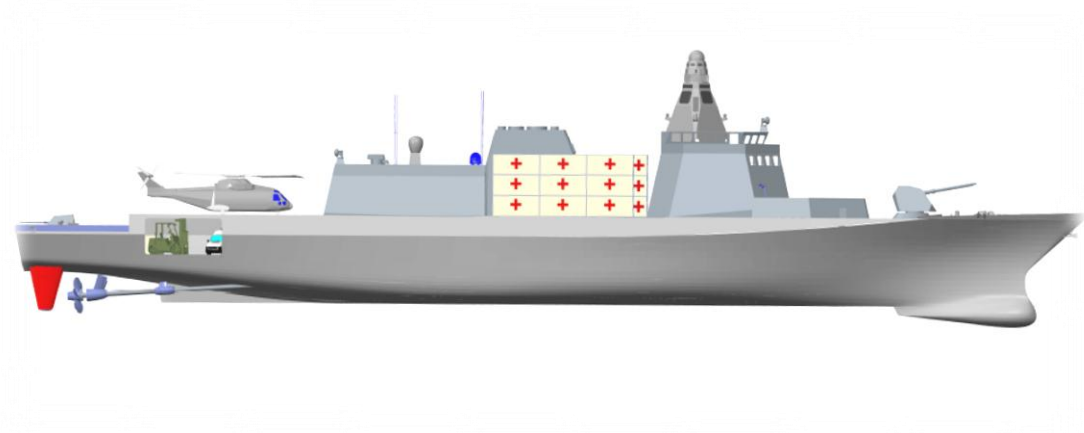
Fig. 7 – La sostituzione di più classi di navi con un unico tipo di unità multiruolo.

- standardizzazione dell'addestramento del personale (corsi, ausili didattici, simulatori);
- unificazione linee logistiche, con ottimizzazione delle scorte;
- standardizzazione delle manutenzioni (unica linea di supporto, ottimizzazione impiego personale tecnico);
- interscambiabilità del personale appartenente a navi diverse.

Esso sarà caratterizzato da un basso costo realizzativo, una spiccata modularità operativa ed una notevole economicità di gestione. La caratteristica duale dell'unità sarà recepita sin dalle fasi di progettazione così come la possibilità d'integrare agevolmente nuove capacità. Più in dettaglio, la nave sarà caratterizzata da ampi spazi dedicati all'imbarco di materiali ed impianti shelterizzati, che le conferiranno anche una grande capacità di trasporto di aiuti umanitari, oltre ad ampliare significativamente la sua flessibilità operativa (Fig. 8). Inoltre, quando impiegata in operazioni di assistenza umanitaria, questa unità potrà produrre energia elettrica ed acqua potabile in quantità tali da supportare una piccola cittadina.



**Fig. 8.a – Pattugliatore d'Altura multiruolo in configurazione standard.**



**Fig. 8.b – Pattugliatore d'Altura multiruolo in configurazione per soccorso alla popolazione.**

Una nave di elevate prestazioni di piattaforma, con un notevole potenziale di crescita ed un'intrinseca facilità di modificarne l'allestimento dei sistemi d'arma secondo i requisiti operativi più diversi, sarebbe molto appetibile anche alle Marine estere. Questa nave sarebbe inoltre particolarmente adatta ad assicurare la presenza e la sorveglianza, avendo anche buone capacità di intervento, nelle aree d'interesse e lungo le linee di comunicazione marittime, con un costo d'esercizio molto contenuto: un compito che rappresenta uno dei "core business" delle Marine.

Analoghe considerazioni valgono per le nuove unità anfibia, di supporto logistico e di supporto subacqueo polivalente, anch'esse innovative nella concezione, con una forte connotazione duale e caratterizzate da semplicità delle soluzioni costruttive, manutentive e d'allestimento, tali da rendere anch'esse appetibili al mercato estero.

### 13. CONCLUSIONI

Appare evidente come quello attuale sia uno dei periodi più difficili della storia post bellica della Marina. Tutti i settori risentono infatti di anni di sottofinanziamento, a partire dal personale ed includendo le infrastrutture e gli arsenali. Ma il problema di fondo, ormai ineludibile, è la graduale scomparsa della Flotta.

Da molti anni l'esiguità dell'assegnazione dei fondi ha precluso la possibilità di sostituire le navi dismesse per vetustà. Nell'ultimo decennio sono entrate in linea solo 10 navi, a fronte della radiazione di 20. Entro il 2025, si prevede la dismissione di altre 51 navi, con il rischio concreto della pressoché completa estinzione della Flotta come forza combattente.

Contestualmente, la cantieristica nazionale militare, già oggi operante a solo il 50% della sua capacità produttiva, rischia di veder disperdere irreversibilmente la sua competitività e le conoscenze pregiate di cui ancora dispone, con ripercussioni drammatiche sull'occupazione.

Un eventuale piano di costruzioni navali concorrerebbe non soltanto alla sopravvivenza della Flotta, ma salverebbe al contempo il settore strategico della cantieristica militare, scongiurando il rischio della cassa integrazione per circa 20.000 lavoratori e rilanciando una realtà d'eccellenza italiana.

Occorre pertanto avviare detto piano di costruzioni con ogni possibile urgenza, vincolandone l'attuazione ad un provvedimento legislativo, sì da fornire affidabili garanzie alle aziende coinvolte, affinché possano a loro volta investire in occupazione e ricerca.