



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 11

COMMISSIONI CONGIUNTE

4^a (Difesa) del Senato della Repubblica

e

IV (Difesa) della Camera dei deputati

AUDIZIONE DEL CAPO DI STATO MAGGIORE
DELLA MARINA MILITARE, AMMIRAGLIO DI SQUADRA
GIUSEPPE CAVO DRAGONE

11^a seduta: martedì 30 luglio 2019

Presidenza della presidente della 4^a Commissione
del Senato della Repubblica TESEI

I N D I C E

Audizione del Capo di Stato maggiore della Marina militare, ammiraglio di squadra Valter Girardelli

PRESIDENTE	Pag. 3, 10, 13 e <i>passim</i>	<i>BARBIERI</i>	Pag. 20
CAUSIN (<i>FI-BP</i>), senatore	13	<i>CAVO DRAGONE</i>	3, 13, 19 e <i>passim</i>
FERRARI (<i>Lega</i>), deputato	19		
* GARAVINI (<i>PD</i>), senatrice	11		
RIXI (<i>Lega</i>), deputato	10		
RUSSO Giovanni (<i>M5S</i>), deputato	12		

N.B. L'asterisco accanto al nome riportato nell'indice della seduta indica che gli interventi sono stati rivisti dagli oratori.

Sigle dei Gruppi parlamentari del Senato della Repubblica: Forza Italia-Berlusconi Presidente: *FI-BP*; Fratelli d'Italia: *FdI*; Lega-Salvini Premier-Partito Sardo d'Azione: *L-SP-PSd'Az*; Movimento 5 Stelle: *M5S*; Partito Democratico: *PD*; Per le Autonomie (*SVP-PATT, UV*): *Aut (SVP-PATT, UV)*; Misto: *Misto*; Misto-Liberi e Uguali: *Misto-LeU*; Misto-MAIE: *Misto-MAIE*; Misto-Più Europa con Emma Bonino: *Misto-PEcEB*; Misto-PSI: *Misto-PSI*.

Sigle dei Gruppi parlamentari della Camera dei deputati: Movimento 5 Stelle: *M5S*; Lega – Salvini Premier: *Lega*; Partito Democratico: *PD*; Forza Italia – Berlusconi Presidente: *FI*; Fratelli d'Italia: *FDI*; Liberi e Uguali: *LEU*; Misto: *Misto*; Misto-Civica Popolare-AP-PSI-Area Civica: *Misto-CP-A-PS-A*; Misto-Minoranze Linguistiche: *Misto-Min.Ling.*; Misto-Noi con L'Italia-USEI: *Misto-NCI-USEI*; Misto-+Europa-Centro Democratico: *Misto-+E-CD*; Misto-MAIE – Movimento Associativo Italiani All'estero: *Misto-MAIE*; Misto-Sogno Italia-10 Volte Meglio: *MISTO-SI-10VM*.

Intervengono, ai sensi dell'articolo 47 del Regolamento del Senato e dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento della Camera dei deputati, il Capo di Stato maggiore della Marina militare, ammiraglio di squadra Giuseppe Cavo Dragone, l'ammiraglio di divisione Pier Federico Bisconti e l'ammiraglio di divisione Stefano Barbieri.

I lavori hanno inizio alle ore 12,45.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione del Capo di Stato maggiore della Marina militare, ammiraglio di squadra Giuseppe Cavo Dragone

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del Capo di Stato maggiore della Marina militare, ammiraglio di squadra Giuseppe Cavo Dragone, che è accompagnato dall'ammiraglio di divisione Pier Federico Bisconti e dall'ammiraglio di divisione Stefano Barbieri.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento del Senato, è stata chiesta l'attivazione dell'impianto audiovisivo a circuito chiuso, nonché la trasmissione televisiva sui canali *web*, *Youtube* e satellitare del Senato della Repubblica e che la Presidenza del Senato ha già preventivamente fatto conoscere il proprio assenso. Se non si fanno osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei nostri lavori. Avverto inoltre che la pubblicità della seduta odierna è assicurata anche attraverso il Resoconto stenografico.

Do subito la parola all'ammiraglio di squadra Cavo Dragone.

CAVO DRAGONE. Signor Presidente, desidero innanzitutto salutare le Commissioni difesa della Camera e del Senato. È da poche settimane che sono in questa nuova veste, quindi il mio intervento sarà abbastanza contenuto proprio per questo: essendomi insediato da poco, dissimulerò questa mia carenza con la necessità di essere conciso e di essere più esauritivo possibile.

La presenza dei miei collaboratori alla mia destra è appunto un supporto qualora ci fosse qualche domanda particolarmente interessante a cui non sarei ancora in grado di rispondere compiutamente, in tal caso o mi farò aiutare dagli ammiragli qui presenti, oppure nel giro di qualche ora darò una risposta al Presidente via *mail*, in modo da non fornire risposte parziali, carenti o inesatte. Molto onestamente ammetterò la mia carenza e in un modo o nell'altro cercherò di ovviare.

Sono passate poche settimane dalla mia nomina a Capo di Stato maggiore della Marina, sono davvero lieto dell'opportunità che mi viene data di presentare le linee programmatiche della Marina militare e di portare a

voi tutti il più cordiale saluto delle donne e degli uomini militari e civili – che sono onorato di avere sotto il mio comando – impegnati quotidianamente per la libertà e la sicurezza del Paese, nonché del personale delle Capitanerie di porto – Guardia costiera, che sono parte della nostra grande famiglia.

In occasione dei nostri incontri precedenti, quando ero ancora al Comando operativo di vertice interforze, ho personalmente sperimentato e spinto per questo tipo di confronto, perché costituisce non solo un passaggio istituzionale fondamentale, ma anche un'occasione di arricchimento di straordinaria importanza ed irrinunciabile dal mio punto di vista per chi come me si accinge ad avere questo ruolo di comando nei confronti di una compagine che è al servizio dei cittadini italiani e del Paese nel suo complesso.

Vorrei iniziare con una frase che il Presidente della Repubblica ha pronunciato il 10 giugno scorso, in occasione della Giornata della Marina militare, ricordando che: «La Marina costituisce con i suoi mezzi tecnologicamente avanzati, i suoi uomini e le sue donne, uno degli assetti di eccellenza. Il mare rappresenta sempre più una dimensione strategica e, per il nostro Paese in particolare, posto al centro del Mediterraneo, una risorsa imprescindibile». Posso quindi dire che viviamo una fase storica di forte accentuazione della dimensione strategica del mare. Attori globali (Stati Uniti, Cina e Russia) e regionali (come i Paesi del Consiglio di cooperazione del Golfo Persico, Iran, Egitto e Turchia) sono oggi impegnati in una corsa ad acquisire il controllo delle *sea lines of communications* (SLoCs), indispensabile per la proiezione delle forze militari e degli interessi economici, nonché per la deterrenza nei confronti di fenomeni di instabilità, quali – come è ben noto a tutti – pirateria, traffici illeciti, movimenti jihadisti e terrorismo in generale.

Oggi sappiamo tutti che nel mondo l'80 per cento circa delle merci si muove su nave. Anche il commercio di prodotti energetici non è da meno: ben oltre il 50 per cento del greggio oggi viaggia attraverso rotte marittime, transitando giornalmente da stretti e canali che divengono elementi critici essenziali, a causa delle possibili ripercussioni che il loro blocco, anche temporaneo, avrebbe sul mercato energetico e sull'economia globale.

Al centro del dibattito europeo e internazionale vi è la creazione di una *governance* del mare, una regia istituzionale che si occupi degli affari marittimi e garantisca una migliore gestione del dominio marittimo. Francia, Spagna, Portogallo e Grecia hanno già intrapreso questa strada, dotandosi di strutture dedicate per le questioni marittime. In Italia è aperto il dibattito sulla creazione di un'autorità nazionale o di un segretario generale competente per il mare. Al riguardo, noi della Marina militare siamo pronti ad offrire l'esperienza maturata anche con la creazione del ben conosciuto Dispositivo interministeriale integrato di sorveglianza marittima (DIISM), in essere presso la centrale operativa della Marina. È un sistema di compilazione e condivisione di tutto ciò che accade sul mare, ma tengo a sottolineare che è stato voluto e patrocinato dalla Presidenza del Consi-

glio dei ministri. Per l'Italia, la dimensione strategica del mare assume dunque una valenza del tutto particolare.

Questa corsa degli attori internazionali a garantirsi posizioni chiave si sviluppa proprio in un'area per noi di primario interesse, il cosiddetto Mediterraneo allargato che, oltre al tradizionale Mare nostrum, comprende il Mar Rosso, il Mar Arabico e il Golfo di Guinea in quanto accessi fondamentali al bacino mediterraneo e arterie essenziali del commercio internazionale tra l'Europa e l'Asia.

Il nostro Paese scambia l'80 per cento delle merci via mare (circa 232,5 milioni di tonnellate); ha l'undicesima flotta mercantile del mondo e la terza flotta peschereccia europea, con oltre 12.700 battelli e più di 60.000 addetti ai lavori che operano in questo settore; è interessato da flussi illegali, dalla sempre incombente minaccia terroristica, nonché da una forte pressione migratoria proveniente dal Nord Africa che, tuttavia, costituisce soltanto un effetto immediato del più cogente problema dello squilibrio demografico Nord-Sud, che prima o poi dovremo affrontare nel futuro.

L'Italia non può dunque esimersi dal giocare un ruolo importante sul mare, per agire a tutela del libero movimento delle merci e dei suoi legittimi interessi strategici; aspetti fondamentali per la sicurezza e l'economia del Paese.

Nel Mediterraneo la Marina opera mediante il dispositivo denominato Mare sicuro, che fornisce anche raccolta informativa, attività di deterrenza e di contrasto alle organizzazioni criminali dedite ai traffici illeciti, tra cui la tratta di esseri umani. La vigilanza pesca è un'altra area di intervento che tocca un settore sensibile della nostra economia. Il dispositivo della Marina militare, in pieno coordinamento con l'impegno complessivo della Difesa, è gestito dalla centrale operativa (CINCNAV), che è il cuore dell'intero sistema navale italiano e l'occhio dell'Italia sul Mediterraneo.

Nel Corno d'Africa, la Marina militare è parte integrante della European Naval Force Somalia – Operazione Atalanta (autorizzata con la risoluzione delle Nazioni Unite n. 1814 del 2008) – ed ha il compito di contrastare gli atti di pirateria o di rapina armata nell'area di operazioni.

La Libia, la Tunisia, la Somalia, Gibuti sono altrettanti teatri di operazioni bilaterali e multilaterali, sotto l'egida dell'Unione europea, della NATO e della Nazioni Unite, dove la Marina offre un contributo importante e qualificato. Nell'ambito dell'operazione Mare sicuro (*ex* operazione Nauras), una nave militare italiana staziona in maniera permanente nel porto di Tripoli per dare assistenza alla Guardia costiera libica e favorire la formazione del personale locale. Ricordo che, da quando abbiamo iniziato (all'anno zero) abbiamo messo in mare ben 11 pattugliatori e motovedette della Guardia costiera della Marina libica e tutto con questo supporto di squadre a contatto, di squadre tecniche che la Marina ha inviato presso la nostra nave ancorata a Tripoli.

Come sappiamo, la minaccia è in uno stato di continua evoluzione. Solo per citare le manifestazioni più recenti, l'ISIS è risorto in Libia, a testimonianza della resilienza di un fenomeno terroristico che si trasforma

e adatta e che non può certamente considerarsi estinto. Lo stretto di Hormuz è un focolaio di tensioni dagli sviluppi imprevedibili e per il quale si sta ventilando l'ipotesi di un pattugliamento navale internazionale per assicurare la libertà di navigazione. Il contrasto turco-cipriota si è riaperto sullo sfruttamento delle risorse marine e sullo sfondo sono latenti analoghi confronti fra Libano e Israele, Kenya e Somalia. Nel Mediterraneo, i flussi illegali coinvolgono senza soluzione di continuità traffici di persone, armi, greggio e attività terroristiche. La minaccia viene principalmente dal mare e lì dobbiamo essere pronti. La Marina militare ha l'obbligo di operare, con efficacia e rapidità, laddove sarà necessario e ci verrà richiesto.

La visione strategica che vi offro è dunque quella di una Marina militare orientata a sostenere l'impegno nazionale e internazionale per fronteggiare le sfide alla pace e alla sicurezza. Nella prospettiva di offrire un valore aggiunto sempre maggiore anche nell'azione di contrasto ai flussi illegali nel Mediterraneo e nelle aree strategiche internazionali, la Marina sarà chiamata a sostenere ancor di più la dimensione interforze della difesa e ad accrescere l'integrazione nel dispositivo nazionale e i livelli di interoperabilità con le forze navali dei Paesi amici ed alleati. La cooperazione nella dimensione navale ha potenzialità davvero importanti e non ancora pienamente espresse.

È una direzione che richiede un approccio aperto e flessibile all'integrazione e che, se adottato con determinazione, darà risultati importanti sul piano delle prospettive operative, senza necessariamente ricorrere a risorse aggiuntive. In tale contesto, intensificheremo i contatti e le cooperazioni a livello istituzionale nazionale ed interazionale.

La Marina militare dispone già oggi di una rete di contatti importante: rapporti di cooperazione e di collaborazione con 45 Nazioni e partecipa al *network* di scambio informativo sul traffico marittimo che unisce 36 Marine di tutto il mondo, il cosiddetto *virtual regional maritime traffic centre*, per accrescere la consapevolezza di ciò che accade sul mare e incrementare conseguentemente la sicurezza marittima.

Tale impianto andrà ulteriormente ampliato ed approfondito.

Vediamo ora il rapporto tra la Marina e i cittadini. Sono profondamente convinto dell'importanza di valorizzare un aspetto identitario della Marina militare: la sua vicinanza ai cittadini e alla collettività. Volendo citare di nuovo il Presidente della Repubblica, i marinai sono un «patrimonio prezioso di persone impegnate a tutelare libertà e sicurezza, presenti nel momento del bisogno, anche a supporto della popolazione civile».

La Marina svolge attività di supporto a seguito di situazioni di straordinaria necessità e urgenza, come eventi sismici, atmosferici di particolare gravità o antropici come, spesso, gli incendi boschivi. In tale ambito, la Centrale operativa del Comando in capo della squadra navale assicura, quando richiesto, anche l'attivazione e l'esecuzione dei piani di emergenza per l'evacuazione della popolazione da zone pericolose.

Grande attenzione prestiamo anche agli aspetti sociali: svolgiamo attività a bordo di imbarcazioni a vela a favore di persone affette da disabilità o che vivono condizioni di disagio psichico e emotivo; collaboriamo

con onlus per interventi clinici a favore di bambini e adolescenti affetti da gravi malformazioni. Nelle mie precedenti esperienze di Comando, ho maturato la profonda convinzione che lo scambio di esperienze con associazioni, quali *Handicapped scuba association* (HSA), Associazione italiana persone *down* (AIPD), Volare senz'ali e Autismo, di Livorno, e la vicinanza con persone e bambini, la cui vita è molto più difficile della nostra, sia non solo un impegno etico e doveroso, ma una straordinaria fonte di arricchimento reciproco; soprattutto per i nostri marinai e le nostre marinaie affinché essi abbiano contatto con gente che non ha avuto la fortuna che abbiamo avuto noi. È dunque un settore che intendo approfondire e sviluppare ulteriormente.

L'obiettivo è anche di contribuire a far crescere sempre di più la fiducia verso le Forze armate, già triplicata nell'ultimo biennio (rapporto Eurispes). L'opinione pubblica deve percepire e conoscere da vicino le donne e gli uomini della nostra Marina militare, che sono impegnati nelle missioni di pace all'estero, nel contrasto al terrorismo e nelle attività di protezione nazionale, con grande professionalità e spirito di sacrificio. Sono storie positive; sono interpreti di valori autentici; sono modelli di riferimento per i nostri giovani e per i nostri ragazzi. La Marina militare dovrà essere sempre più aperta alla società civile e molto vicina ai giovani, che sono il futuro e la nostra prima responsabilità, nonché il nostro investimento.

Mi soffermo ora su ciò che vediamo per la Marina e il sistema Paese più in generale. La Marina militare, quale elemento integrante del Sistema Paese, è strumento di diplomazia marittima e dovrà essere sempre più strumento della diplomazia economica. Le campagne navali e la nostra nave scuola, l'Amerigo Vespucci, sono un efficace strumento di penetrazione all'estero, perché riflettono e valorizzano l'imprenditoria, la cultura, le eccellenze industriali e tecnologiche del nostro Paese. La crescita della nostra presenza nei mercati internazionali attiva il volano virtuoso per l'intero *cluster* tecnologico nazionale – l'industria della Difesa, i Centri di ricerca universitari, il Ministero della difesa e tutte le altre Amministrazioni interessate – che concorrono al posizionamento dell'Italia nei mercati terzi di interesse strategico.

La Marina militare sarà proattiva nel promuovere l'industria della difesa, la ricerca e l'innovazione tecnologica anche in una chiave di rinnovata attenzione a sfide di grande attualità, quali lo sviluppo digitale per la sicurezza dello spazio cibernetico e il concreto impiego *dual use* delle tecnologie e dei mezzi a favore della collettività nazionale.

La tutela dell'ambiente marino costituisce una priorità da tutti condivisa. La Marina non mancherà di ampliare il suo contributo. Approfondiremo le attività di monitoraggio dei parametri ambientali marini, di supporto alla strategia ambientale marittima, ricorrendo anche a nostri enti tecnici specialistici, quali l'Istituto idrografico militare e il Centro di supporto e sperimentazione navale.

La linea di pensiero che ci ispira è quella di una flotta verde, di cui è parte integrante l'utilizzo di tecnologie per un impiego dello strumento

marittimo sicuro, pulito e sostenibile. In questa cornice si inseriscono scelte ispirate alla sostenibilità ambientale, quali combustibili alternativi, misure *energy saving*, tecnologie di eco-design e *ship recycling*.

La volontà è di disporre di uno strumento aeronavale bilanciato, equilibrato, in linea con i piani di sviluppo concordati in seno a NATO e Unione europea, e adatto a impieghi duali.

A questo punto devo per forza di cose, dopo aver elencato queste intenzioni e questa visione profonda e strategica della Marina, c'è una necessità che devo per forza condividere con voi e cioè il completamento dei nostri assetti.

Nel Mediterraneo e nell'area del Golfo Persico, senza voler volgere lo sguardo a quanto sta accadendo nel Pacifico, stiamo assistendo ad un diffuso rafforzamento dello strumento navale, come non accadeva da molto tempo. Francia, Spagna, Turchia, Algeria, Egitto, Arabia Saudita, Qatar, Emirati Arabi hanno programmato ed effettuato importanti investimenti nell'industria navale e subacquea della Difesa. La legge navale del 2014 dell'ammiraglio De Giorgi mantiene l'Italia allineata sul piano dello strumento militare ad una tendenza ormai più che generalizzata nel cosiddetto Mediterraneo allargato. Tuttavia, una Marina militare all'altezza delle sfide che abbiamo di fronte non può prescindere da alcune premesse che riguardano il suo funzionamento.

In primis il mantenimento del personale su livelli adeguati. L'obiettivo sarebbe di giungere a 26.800 unità entro il primo gennaio 2025. Questo è un obiettivo che è stato fissato in una fase storica diversa da quella attuale e, oggi, non appare realistico alla luce delle attuali esigenze della Marina e degli impegni in materia di sicurezza e di stabilizzazione che l'Italia è chiamata a sostenere.

Compariamo qualche dato. La Turchia ha 44.000 marinai; il Regno Unito conta 39.000 effettivi; la Francia prevede 35.000 unità; la Marina spagnola imbarca circa 26.000 marinai, ma statisticamente opera in un terzo dei teatri delle operazioni che stiamo affrontando noi. Quindi, nonostante l'ampio spettro di attività geografica e strategica, la Marina militare italiana sarebbe la più piccola in termini relativi, ovvero noi siamo al 17 per cento del totale delle Forze armate e siamo gli unici ad essere a livelli così bassi.

La realtà operativa: missioni di pace, interventi di coalizione o di pattugliamento internazionale, azioni di contrasto ai flussi illegali, attività di formazione delle marinerie dei Paesi amici, alimentazione dell'impegno interforze della Difesa e impegno nelle emergenze nazionali è uno spettro non esaustivo del raggio di intervento della Marina.

Un altro fattore fondamentale è la disponibilità della capacità della portaerei, che da noi è prevista venga equipaggiata con quindici F-35/B per la Marina Militare. Si tratta di una realtà operativa comune a gran parte dei Paesi alleati ed è quindi una componente fondamentale per assicurare l'integrazione e l'interoperabilità dello strumento navale nelle dinamiche atlantiche, nonché la difesa della flotta navale. I già menzionati F-35/B sono un elemento indispensabile per il conseguimento della capa-

cià operativa della Portaerei, che rappresenta una base operativa avanzata, disponibile sempre ed ovunque, un aeroporto in mare aperto dal quale proiettare capacità della Difesa ovunque sia necessario, come è sempre successo negli ultimi conflitti a partire dal 1990 ad oggi. Ma essa è anche un centro di comando flessibile ed efficace per intervenire con rapidità in caso di crisi internazionali e di calamità. L'integrazione e l'interoperabilità nella cornice nazionale e con le marine dei Paesi amici ed alleati richiede la piena disponibilità di tali mezzi e l'autonoma capacità di gestirli. È dunque un tassello importante, un tassello operativo irrinunciabile perché qualifica il rango di una Marina e più in generale di una Difesa sul piano interazionale.

Al riguardo mi sento di condividere con voi la mia soddisfazione di questi giorni per l'avvio di tale importante attività, la capacità portaerei, con il prosieguo, in linea con le tempistiche, dei lavori di ricondizionamento del Cavour per l'imbarco dell'F-35/B e l'inizio dell'addestramento/ricondizionamento del primo nucleo di piloti e tecnici provenienti dalla linea STOVL AV8B della Marina.

Un altro fattore fondamentale è la sostenibilità. Occorre anche assicurare la possibilità di un *turnover* sostenibile del personale, che già oggi effettua periodi di mare più lunghi del previsto, lontano dalle famiglie, e con un trattamento economico non rispondente, onestamente, al sacrificio richiesto. La necessità che il servizio della Patria richieda e giustifichi sacrifici connaturati allo stato giuridico di militare, quindi trasferimenti ripetuti, disponibilità immediata, non è certamente in discussione; ma non possiamo giungere a una compressione dei diritti soggettivi e ignorare che ciò rischia di indebolire la coesione morale della compagine militare. Alla luce di tali considerazioni, una riflessione è necessaria e urgente. Le stime di circa 30.000 militari, rappresentate anche dal mio predecessore in quest'Aula, sono coerenti con il quadro descritto e da me pienamente condivise.

Il personale civile rappresenta un *asset* fondamentale per la Marina, nonché un patrimonio di competenze e professionalità che risulta indispensabile, non solo per la manutenzione navale presso i tre arsenali, ma anche per le attività di studio, sperimentazione, ricerca applicata e produzione cartografica svolte presso i centri tecnici e l'istituto idrografico della Marina. Le attuali 9.000 unità, già oggi insufficienti, sono destinate a ridursi ulteriormente nella prospettiva di una contrazione dell'organico a 20.000 unità per tutta la Difesa.

Le risorse finanziarie rappresentano una sfida che va affrontata anche su un piano più ampio, costruttivo e anche innovativo. La mia convinzione è che le prospettive finanziarie, tecnologiche e industriali offerte dall'Unione europea, con strumenti quali la Cooperazione strutturata permanente (PESCO), l'Agenzia europea per la difesa (EDA), lo *European defence fund* (EDF), offrono potenzialità importanti, che dobbiamo saper cogliere e sfruttare al meglio. Mi limito a menzionare degli esempi dell'*European patrol corvette* (EPC) e dell'*Harbour & maritime surveillance and protection* e non solo, questi sono solo due dei tanti. La chiave di volta è un

approccio di sistema che coinvolga in maniera sinergica l'industria, le articolazioni della Difesa, le amministrazioni, la rete estera e che soprattutto abbia il pieno supporto delle istituzioni.

Le risorse per l'infrastruttura di supporto e di manutenzione della Marina militare costituiscono un aspetto cruciale. Il programma di ammodernamento delle basi navali, di recupero del parco alloggiativo per il personale in servizio lontano da casa, di riconversione tecnologica delle capacità industriali, degli arsenali marittimi e dei poli tecnici della Marina militare, il cosiddetto piano Brin, è attualmente finanziato in maniera insufficiente: a fronte di un'esigenza di 70 milioni annui, sono disponibili 13 milioni annui.

Passando quindi alle conclusioni, tutti noi della Marina siamo pienamente consapevoli delle gravose responsabilità e di quanto l'Italia e i nostri cittadini contino sulle donne e gli uomini della Marina militare che, vi posso assicurare, non faranno mai mancare il loro impegno e totale dedizione alla Patria.

Al termine di questo mio intervento vorrei dire che mi farebbe molto piacere e sarebbe un onore potervi avere come ospiti al prossimo *Regional seapower symposium* del 2019 fra le marinerie del Mediterraneo e del Mar Nero, che avverrà a Venezia dal 15 al 18 di ottobre del 2019 e che riunisce i vertici di oltre 70 marine (non solo soltanto amiche e alleate, questo è interessante), nonché decine di organizzazioni internazionali, rappresentanti pubblici e privati del *cluster* marittimo e tant'altri. I temi che verranno trattati quest'anno verteranno sull'evoluzione del concetto di potere marittimo, sulla validità e attualità delle leggi del mare attualmente in vigore e sulla riorganizzazione delle marine in funzione delle nuove sfide e minacce.

Dal mio canto desidero ringraziarvi per il sostegno e la vicinanza, che noi sentiamo forte e che rappresenta una condizione fondamentale per mantenere la rotta e raggiungere i risultati che il Paese da noi si attende. Vorrei infine concludere come ho iniziato, con un'espressione del Capo dello Stato a me molto cara – sempre pronunciata in occasione del 10 giugno – che vede la Marina testimone contemporaneamente della cultura italiana e dei valori della Costituzione. È un sentimento che noi comandanti della Marina sentiamo come nostro e che ci guida nelle scelte e ci rende orgogliosi.

PRESIDENTE. Ringrazio l'ammiraglio di squadra Cavo Dragone per la sua esposizione.

RIXI (*Lega*). Signor Presidente, ringrazio l'ammiraglio, gli rinnovo le mie congratulazioni per il prestigioso incarico che è andato a ricoprire e auguro buon vento, perché credo che ce ne sia bisogno, nel senso che la Marina ha grande considerazione nel Paese e credo un grande ruolo strategico nel bacino del Mediterraneo in questo momento e non solo.

Per questo farò tre domande su questioni che in queste settimane mi stanno un po' preoccupando. La prima riguarda il fondo per il finanzia-

mento degli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese e del Ministero dell'economia e delle finanze, che prevede la maggior parte delle risorse sull'ammmodernamento della flotta a partire dal 2022. Sappiamo però che la Marina dovrà fare una serie di dismissioni, quindi vorrei capire come questo impatta sull'ammmodernamento delle unità e sulla capacità della Marina di agire sui vari scenari. Il secondo elemento riguarda invece la componente subacquea. Siamo in una fase di transizione, dobbiamo completare il programma; al momento, su 2.350 milioni, ne sono finanziati 806. Prima lei giustamente ricordava la situazione del Mediterraneo, in cui oggi a noi risultano esserci circa 200 sommergibili, mentre la Marina ha 2 mezzi in mare operativi e altri che in questo momento sono nei cantieri. I sommergibili o i sottomarini oggi servono più che altro per operazioni di *intelligence*, di raccolta informazioni e di sorveglianza, quindi sono di fatto basi intelligenti che possono agire anche per contrastare vari tipi di fenomeni e quindi, a mio avviso, hanno una capacità strategica non secondaria anche nel prevenire situazioni di destabilizzazione, oppure nell'effettuare azioni di penetrazione o di recupero in caso questo serva. Anche su questo vorrei quindi capire le esigenze e quello che si potrebbe fare o comunque come vedete questo programma rispetto al quale oltretutto prossimamente bisognerà decidere, visto che gli acquisti dovevano essere di due unità per due unità, oggi invece si prevede un'unità e poi un'altra, quindi con una dilazione in più tempo e sappiamo che abbiamo anche questo problema. Il terzo e ultimo punto riguarda invece l'uscita del Regno Unito, che pone un quesito: l'unica potenza navale europea che ha missili a lunga gittata imbarcati sulle navi rimane la Francia. Al riguardo vorrei chiedere se al momento la nostra Marina ha la capacità di imbarcare anche missili a lunga gittata, nel caso in cui ciò fosse previsto, o se sarà previsto sulle nuove navi unità che entreranno nei prossimi anni. Questo infatti ci lega fortemente rispetto a una *capability* che oggi nel quadro europeo avrebbe esclusivamente la Francia, che poi sappiamo essere anche l'unica in tale quadro a sedere di diritto nelle Nazioni Unite. Questo è un altro tema che a mio avviso in prospettiva va analizzato per andare a ricoprire un ruolo nel Mediterraneo e a mio avviso il nostro Paese lo sta portando avanti con molta capacità e volontà.

Credo inoltre che ci sia la necessità, come ricordava anche sui numeri, di avere una capacità di ammodernamento e quindi non solo in termini di unità operative ma anche di *capability* rispetto a una serie di operazioni che probabilmente in passato venivano divise su altri soggetti; probabilmente nel futuro noi ci troveremo quindi ad affrontare ancora più responsabilità sul Mediterraneo.

GARAVINI (PD). Signor Presidente, anche da parte mia e del Gruppo che rappresento rivolgo all'ammiraglio le più vive congratulazioni per l'incarico assegnatogli e lo ringrazio per la relazione che oggi ci ha fornito.

Vorrei formulare alcuni quesiti, il primo dei quali è puntuale mentre gli altri sono di carattere più generale. Qual è l'effetto con il quale la Ma-

rina si trova ad essere confrontata alla luce del depotenziamento della missione Sophia, attualmente e anche a partire da settembre, quando è prevedibile che tale operazione venga definitivamente, non soltanto depotenziata, come prevede la situazione attuale, ma totalmente rimossa? Il timore o la preoccupazione è infatti che la nostra Marina si trovi sostanzialmente depotenziata di uno strumento che potrebbe essere strategico per tutte le operazioni di soccorso in mare, sfornita di un supporto di mezzi, anche a livello europeo, e però costretta a far fronte da sola alla situazione emergenziale. Vorrei perciò sapere da parte della nostra Marina qual è lo stato dell'arte in merito.

Secondo quesito: quali sono gli effetti provocati dal cosiddetto decreto sicurezza *bis* che sposta al Viminale la possibilità di limitare o vietare l'ingresso per la sosta di navi al mare territoriale, laddove sussistano ragioni di ordine pubblico? Qual è altresì lo stato d'animo dei nostri uomini rispetto a quei divieti di attracco che, purtroppo, anche la cronaca di queste ore ci ripropone rispetto alla nave della Guardia costiera Gregorretti?

Nella sua relazione ha affrontato inoltre tutta una serie di aspetti problematici, in particolare quello del personale civile della nostra Marina. Si tratta di una situazione che abbiamo avuto modo di toccare con mano anche grazie ad una serie di audizioni che abbiamo svolto affrontando un affare assegnato. Consapevole perciò delle difficoltà, vorrei sapere se lei, pur essendo appena entrato in carica, si sente di proporre possibili interventi anche rispetto a potenziali razionalizzazioni e accorpamenti, ad esempio, degli arsenali che ci troviamo ad avere a disposizione e potenziali soluzioni rispetto alla situazione problematica di tutto il personale addetto alla manutenzione a livello civile.

Vorrei rivolgerle un ultimo quesito più particolare che concerne i pattugliatori polivalenti d'altura (PPA), che rappresentano il programma per il futuro delle unità navali multiruolo. Mi risulta che fosse stata prevista la commessa per sette unità e che per ulteriori tre unità invece ci fosse ancora un'opzione aperta. Vorrei conoscere la posizione della Marina rispetto all'implementazione di queste tre ulteriori unità navali.

RUSSO Giovanni (M5S). Signor Presidente, colgo anzitutto l'occasione per offrire all'ammiraglio Cavo Dragone il mio augurio personale e quello del Gruppo del Movimento 5 Stelle della Camera dei deputati per il prestigioso ruolo che ha assunto e per tutti i gravosi incarichi che le spetteranno. Sul punto le domande sarebbero tantissime; per non ripetere però quanto già affermato dai colleghi, sarò brevissimo.

Lei ha parlato di protezione degli interessi nazionali, di tutela del libero movimento delle merci, di diplomazia marittima ed economica, ed ha citato tra l'altro l'area dello Stretto di Hormuz; ricordo che ci sono tante altre aree calde, come quella di Bab el-Mandeb, anche nel Corno d'Africa. È stato preso in considerazione l'impiego dello strumento marittimo per il bilanciamento di assetti strategici anche non militari nel Golfo?

Qualora la tendenza di un pattugliamento internazionale si dovesse consolidare, l'impegno in quell'area potrebbe trovare una modulazione in tal senso anche in un'ottica di soddisfacimento di alcune esigenze informative? Sappiamo tutti infatti quanto l'impiego dello strumento navale, soprattutto quello dei sottomarini, sia un'importante fonte anche per l'*intelligence*.

CAUSIN (*FI-BP*). Signor Presidente, ringrazio l'Ammiraglio per la sua relazione e, da velista, gli auguro buon vento per l'importante compito che lo aspetta. Vorrei porgli una domanda breve e puntuale sul tema della capacità portaerei della Marina. Vorrei capire quali sono le prospettive, i tempi e le necessità, in relazione anche ad una sempre maggiore e urgente necessità di avere il supporto aereo anche nelle missioni internazionali che molto spesso, anzi direi ormai in modo consueto, si svolgono a migliaia di chilometri dal territorio nazionale, dove ricordo difendiamo gli interessi nazionali. So che già si sta facendo qualcosa, ma vorrei conoscere la sua opinione rispetto a questi temi.

PRESIDENTE. Abbiamo così concluso il primo giro di interventi. Cedo quindi la parola all'Ammiraglio per le risposte.

Se ne avremo tempo, procederemo con un secondo giro di domande.

CAVO DRAGONE. Signor Presidente, vorrei cominciare rispondendo alla domanda dell'onorevole Rixi sulla questione del Ministero dello sviluppo economico. Vorrei intanto sottolineare che per noi è uno strumento fondamentale, una manna dal cielo; il 2022 è il fulcro attorno al quale giochiamo, nel senso che è il vincolo su cui basiamo la nostra strategia e la nostra pianificazione. Il 2022 è cioè l'anno in cui il gettito sarà più consistente; in base a questo dato, noi stiamo calibrando e eventualmente affinando tutta la pianificazione che ne deriva. Da una parte, il *phase out* e, dall'altra, il *phase in* di quello che arriva di nuovo sono basati su questo dato di partenza, che non è negoziabile perché dipende dalla disponibilità che il MISE ci dà. Ovviamente dobbiamo fare degli aggiustamenti nel mantenere una nave qualche tempo in più; potrebbe essere infatti che questa caratteristica generi dei ritardi nei programmi fatti teoricamente su una base di aspettativa più o meno teorica di venticinque anni di diritto operativa per le navi minori e quaranta per le navi maggiori può subire variazioni. Mantenere una nave per due anni in più in servizio quando sarebbe previsto invece che venisse radiata nell'anno «x», ma viene tenuta fino all'anno «x» più due per questo motivo, ha qualche costo. Quindi l'attività da svolgere deve procedere anche in tal senso. Il 2022, che lei citava, è un anno che ci è dettato dalla disponibilità che il MISE ci dà e che dobbiamo onorare in questo senso.

Il *turnover* delle navi non è totalmente garantito; con la legge navale di 5,6 miliardi abbiamo un certo numero di sostituzioni che non sono esaustive di tutta la flotta, però se si renderà necessario, vi sarà un *follow on*, opportunamente calibrato e studiato, perché ci sia una soluzione di

continuità, che c'è sempre stata e sempre ci sarà. Poi doverla limitare al minimo, doverne limitare soprattutto gli impatti operativi e il soddisfacimento degli impegni che abbiamo in campo nazionale e internazionale, sarà questo il gioco che dovremo fare. L'anno magico 2022 è dettato dalle disponibilità che ci vengono date a cui noi dobbiamo dare credito e soddisfazione perché è un punto imprescindibile.

Per quanto riguarda la nostra flotta subacquea, sono state già elencate le caratteristiche che essa deve avere; non è soltanto pattugliamento, non è soltanto presenza consistente di naviglio analogo di Paesi non alleati, non amici nel Mediterraneo. C'è stato un vero e proprio *boom* in questo senso e poi mi riallaccio a questo discorso per rispondere ad un'altra domanda. È vero che abbiamo necessità; il dato nudo e crudo è di otto unità. Ci servono otto unità ed è l'obiettivo futuro a cui noi punteremo con il *new future summary*. C'è un finanziamento di 806 milioni; per la prima *tranche* servirebbero 1.350; sono 1.000 per due mezzi e 1.000 per altri due mezzi, quindi 2.350 per l'ammmodernamento del simulatore. I 1.000 sono per le 2 macchine più il supporto logistico integrato per dieci anni. Questa sarebbe la necessità. Ovviamente la prima parte è parzialmente finanziata, come è stato detto, ma i 544 milioni aggiuntivi andranno ricercati nella legge di bilancio 2019, come a valle della messa a sistema di questa necessità che io come marinaio ritengo fondamentale, per le ragioni che lei stesso ha illustrato e che dovranno essere messe nell'opportuno posizionamento delle priorità per la legge di bilancio 2019.

Per quanto riguarda la seconda *tranche*, quindi gli ultimi due sommergibili (il terzo e il quarto), intanto ci aspettiamo che possano essere inseriti in un arco di tempo per cui nel 2022 dovremmo avere i primi e nel 2026 gli ultimi. Si tratta quindi di un arco temporale abbastanza ravvicinato, però su questo si aprirà una nuova ricerca di fondi che mi auguro possano essere auspicabilmente reperiti nello stesso alveo, perché effettivamente è qualcosa che a noi sicuramente serve, ma che non nasce come legge navale bensì come norma a sostegno della cantieristica nazionale; ripeto che ne sono un fruitore molto felice di esserlo, poi la genesi è differente.

Ho qualche appunto sulla Brexit che penso possa essermi d'aiuto. Francia e Gran Bretagna erano le tenutarie della capacità. Intanto io dividerei la questione in due grossi sottoinsiemi: una parte, di cui abbiamo già una certa capacità, è la *Ballistic missile defense* (BMD), invece un'altra è tutta da conseguire e strategicamente importantissima, soprattutto in questi tempi destabilizzati e quando è necessaria un'attività di deterrenza che mantenga la temperatura a livello basso. Questa capacità noi la chiamiamo *deepstrike* e l'Aeronautica ne è in possesso, però quella che ha è puntuale, nel senso che parte, arriva e torna a casa, quindi con determinati limiti di tempo e di persistenza sul *target*, se vogliamo essere tecnici; invece, se teniamo una nave o un sottomarino armato di questa capacità per sei mesi davanti alla costa di un Paese con velleità pirotecniche che vogliamo tenere a temperatura bassa, avremo tutt'altro effetto. Tutto ciò è nel nostro novero, è qualcosa che vorremmo conseguire e che ci stiamo attrezzando

per studiare e conseguire nell'ambito delle nuove costruzioni, magari nell'ambito di qualche *retrofitting* più moderno, come le fregate europee multi-missione (FREMM) nel campo dell'attività subacquea, perché un altro aspetto molto importante è la capacità subacquea di questa possibilità di *deepstrike*. Invece, quanto alla *Ballistic missile defense* vogliamo avere la possibilità di averla integrata, sia nei confronti di un attacco missilistico, quindi come ultimo strato, sia di un attacco di aereo a bassa o alta quota, però è sicuramente una necessità che abbiamo e che cercheremo di conseguire al più presto possibile per restare al passo con la minaccia e con il fatto che la Brexit porterà via un importante alleato dal punto di vista dell'Unione europea nell'ambito delle aree di nostro interesse. Mi riallacerò a questo anche rispondendo alla domanda sulla portaerei, perché l'elemento Brexit va a toccare parecchi aspetti operativi e strategici delle nostre forze navali.

L'operazione Sophia secondo me non è depotenziata, nel senso che è cambiata nella sua conduzione, lavoriamo parecchio con l'attività aerea e di ricognizione, lavoriamo ancora molto con l'attività addestrativa nei confronti del personale della *Lybian navy* e della *Lybian coast guard*, le unità navali sono in porto, con un timbro di appartenenza a Sophia, mi sembra che ciascuna Nazione ha una nave pronta – se ricordo bene – dal Comando operativo di vertice interforze (COI). Di fatto, non abbiamo smantellato il dispositivo di comando, quindi l'*operation command* è rimasto con l'ammiraglio Credendino allocato a Centocelle; per mantenere una *situation awareness* effettiva, abbiamo fatto sbarcare il comandante imbarcato, l'ammiraglio che era *force commander*, perché le navi sono ferme in porto e abbiamo fatto in modo che la sua *picture* (quello che vede) dell'area d'interesse sia aggiornata al minuto; egli quindi ha contezza di quanto accade nel Mediterraneo e dunque da lì dirige anche l'impiego degli elementi aerei che stanno contribuendo all'attività di Sophia che ancora esiste.

Ritengo che l'operazione abbia in sé un problema oramai appurato da tutti: la necessità di una revisione della *policy* di redistribuzione, di equidistribuzione, di bilanciamento dello sforzo nella ricezione del personale che viene sbarcato da parte di tutti i partecipanti all'operazione stessa. A mio avviso questo è veramente il *casus* che ha generato una variazione di Sophia, che attualmente è procrastinata fino al 30 settembre; non direi che è cancellata perché tutto può succedere in questo frangente di tempo. Certamente credo che l'Italia abbia messo l'Europa di fronte a determinate responsabilità, perché secondo il Governo è necessario che lo sforzo venga meglio distribuito non soltanto in mare (tutto sommato questo era comprensibile, lo facevamo con contributi sostanziali delle altre nazioni), perché il grosso problema interviene quando il personale sbarcato deve trovare un'allocazione, un'integrazione, deve essere accolto, accettato e auspicabilmente integrato nell'ambito delle Nazioni – uso volutamente il plurale – e di quelle che, oltre a partecipare a Sophia, ospitano le persone sbarcate. Credo che questo sia l'oggetto del contendere che probabilmente è ancora all'attenzione dei vari giocatori di questa partita, però non direi

che Sophia verrà chiusa il 30 settembre; verrà chiusa come potrà non essere chiusa, potrà essere aggiornata, potrà riprendere la sua attività navale; credo che questo dipenda dall'approccio e dalla postura che le varie Nazioni partecipanti decideranno di avere nell'imminenza della scadenza.

Il sentimento dei nostri marinai quando la gente cade in acqua è quello di buttarsi e raccoglierla, ma penso che lo facciano i marinai e anche gli alpini: mio figlio è alpino e presumo che se lui vede qualcuno che sta per annegare lo vada a salvare. Questo gli abbiamo insegnato da quando aveva due anni, quindi la solidarietà deve essere al di sopra di qualunque cosa.

La chiusura o l'apertura dei porti non riguarda direttamente la Difesa, quindi non approfondirei una discussione in cui non sono né titolato né preparato a discutere, però posso dire quanto segue. È stato citato il decreto *sicurezza-bis*, tutte le volte che c'è stato un evento che è ricaduto nell'ambito della nostra giurisdizione – intendo dire dell'Italia – e quel provvedimento era già stato approvato, io ho visto i Ministri interessati decidere all'unanimità che azioni intraprendere, quindi non ho notato scollamenti né antitesi in questo senso. Il decreto *sicurezza-bis* è entrato in vigore, è stato votato, è diventato un elemento fondante del nostro ordinamento, però ho visto che i Ministri interessati (nella fattispecie dell'interno, della difesa e delle infrastrutture e dei trasporti) hanno preso delle decisioni comuni senza discrepanze né atteggiamenti o posture centrifughe. Questo mi sembra di poterlo dire in tutti i casi in cui si sono verificati questi eventi dopo l'approvazione del provvedimento.

Sul personale civile non vedo tante soluzioni. Su questo siamo molto in sintonia con le organizzazioni sindacali; per noi la tragedia è il blocco delle assunzioni. Riscontriamo un invecchiamento irreversibile del personale civile, sono *expertise* e capacità tecniche che andremo a perdere, che andremo necessariamente a buttare. Parlavo della nostra nave a Tripoli che sta lavorando sulle motovedette libiche: non ci sono soltanto tecnici della Marina, ma mi sembra tre o quattro operai dell'arsenale che a volte fanno a turni, da La Spezia o da Taranto; sono andato a visitarli più volte e vedevo persone di circa 55 o 56 anni, non ho visto giovanissimi che si cimentavano in quest'attività. Questo è significativo.

Dobbiamo invertire questa tendenza e riuscire a far capire che il comparto difesa è, sì, pubblica amministrazione, ma ha anche una sua peculiarità, che è stata dimostrata per esempio da questo impiego in teatro operativo. Voi sapete meglio di me che Tripoli ultimamente è tutt'altro che un posto di vacanza; i nostri operai civili però erano lì e condividevano con i militari determinati rischi, determinate attività e fatica. A mio avviso, ciò andrebbe riconosciuto e considerato in merito al concetto generico dell'amministrazione del personale della Difesa soggetto al blocco delle assunzioni. Se non invertiremo questa tendenza, secondo i nostri calcoli, nel 2024 saremo al punto di non ritorno. Nel 2024 queste capacità saranno perse e imploderemo, non so, probabilmente, dovremo rivolgerci a sottocommissioni straniere, qualcosa dovrà essere fatto perché non sarà più possibile avere questa autonomia, anche proiettabile e – ripeto – non è

poco, per il nostro personale civile che è un elemento fondamentale e indispensabile, come vi ho raccontato durante la mia breve allocuzione.

Vedo come soluzione soltanto la tipizzazione del personale della Difesa come qualcosa di peculiare che va tutelato e, se lo massifichiamo nel blocco delle assunzioni, non lo stiamo facendo. Credo che questo sia in perfetta sintonia con tutte le organizzazioni sindacali.

Per quanto riguarda i pattugliatori, eserciterei immediatamente l'opzione dei tre pattugliatori e pianifico di esercitarla nell'ambito delle mie responsabilità, capacità e prerogative. Mi riallaccio a quello che era stato detto sulla popolazione nel Mediterraneo di un grosso quantitativo, molto maggiore di prima, di Marine straniere, interessate, che vogliono essere presenti nel Mediterraneo più di prima e soprattutto di attività subacquee, che sono cresciute in maniera esponenziale. Sono nato in Marina, per quattro o cinque anni non facevo altro che andare dietro ai sommergibili russi e alle navi *intelligence* russe; poi, ad un certo punto, siamo diventati amici, siamo diventati tutti quanti fratelli, ma poi improvvisamente – da cinque o sei anni a questa parte – tutto è cambiato. Il Mediterraneo è popolato da sommergibili non alleati; c'è necessità di sistemi antisommergibile. Vedo in questa opzione almeno due unità che abbiano forti connotazioni ASW perché sono veramente indispensabili per cercare di mantenere le nostre linee di comunicazione sicure, ma soprattutto per curare e tutelare tutto quel patrimonio sottomarino, non parlo della fauna, ma di tutte le dorsali di comunicazione, i gasdotti, gli oleodotti, che sono un elemento e un fianco debolissimo se non viene opportunamente difeso, pattugliato e difeso da queste unità antisommergibili e dai sommergibili di cui parlavo prima. Ciò potrà essere fatto solo ed esclusivamente se daremo più attenzione alla parte ASW che io penso sicuramente di perorare nell'ambito di questa opzione, che mi auguro mi venga confermata e sicuramente eserciterò soprattutto in questa direzione, almeno due navi ASW in inventario.

Per quanto riguarda la domanda dell'onorevole Russo, vorrei rilevare che a Hormuz e nell'area limitrofa abbiamo mediamente sei mesi l'anno un'unità navale che appartiene al dispositivo Atalanta. Questa unità navale potrebbe eventualmente, se necessario e se il Governo ne ravveda la necessità immediata, agire inizialmente «a doppio cappello» per dare una mano. Questo è un punto.

È uno Stretto che, quando ero giovane ed ero tenente di vascello, ho pattugliato con un cacciamine. Sono corsi e ricorsi storici; se fra cinque o sei anni la faccenda si calma, non è più pirateria o terrorismo, qualcosa sicuramente lì ci si inventa perché è un crogiuolo di attività e soprattutto una zona di estremo interesse strategico non soltanto per i Paesi del Golfo, ma anche per coloro che dipendono da questi flussi commerciali.

Non so quali siano le intenzioni governative e posso dirvi che come capo della Marina non ho avuto alcun tipo di innesco in questo senso; se ne parla, incidenti ce ne sono stati e sono stati strumentalizzati. È sicuramente un'area calda, che onestamente anche noi marinai, dal punto di vista dell'*intelligence*, stiamo tenendo sotto controllo. Attualmente non ho nell'orizzonte immediato alcun tipo di innesco in questo senso, però sicu-

ramente bisogna vedere le evoluzioni come andranno. La flotta americana lì si è rinforzata, la flotta inglese si sta rinforzando per i motivi che tutti conosciamo, noi ci siamo stati in passato tante volte, ora ci siamo sotto un'altra egida. È un'area che ci interessa e la Marina farà il suo mestiere, come ha sempre fatto, se verrà richiesto. Attualmente non siamo però sicuramente a questo livello e, al mio livello, non c'è alcun tipo di intenzione, innesco o pianificazione in corso.

Per quanto riguarda la portaerei, mi riallaccio alla Brexit; in ambito europeo tre Nazioni avevano capacità di questo genere: Inghilterra convenzionale, francese convenzionale e noi STOVL, come abbiamo sempre avuto. È sempre stata sfruttata a piene mani, sia da noi che dai nostri alleati; ricordo l'impiego in Afghanistan, quando siamo arrivati per primi con otto V8 Bravo imbarcati, ci siamo affacciati in maniera silenziosa alla coalizione. Gli americani ci hanno chiesto di fare con i nostri aerei e con loro due-tre settimane di addestramento per essere pronti ad essere inseriti nei loro pacchetti d'attacco sul territorio afgano, quando questo era sotto il regime talebano. Dopo tre giorni che i nostri piloti lavoravano con gli americani ci hanno detto che invece eravamo già pronti; i nostri piloti sono tutti di estrazione statunitense come scuola di volo, anche quella elicotteristica. Abbiamo puntato sulla scuola di volo, sull'attività integrativa delle nostre portaerei sul mare. Lo stiamo rifacendo adesso con l'F35/B. Ciò è un dato di fatto. La capacità operativa della portaerei, se mi viene confermata come priorità strategica, ne sono responsabile come capo della Marina e quindi, avendo passato quell'esperienza pregressa – ho anche questa fortuna – della V8B, che abbiamo integrato nel 1990 sull'unità Garibaldi, non dico e non voglio inventarmi nulla di nuovo. Seguiremo quindi quelle orme, ci appoggeremo ai Marine, che ci hanno dato disponibilità per la scuola di volo di Beaufort, manderemo l'unità Garibaldi al termine dei lavori che avverrà a maggio, che sono impegnativi e che, quindi, impongono di non avere alcun tipo di ritardo nell'ambito dell'acquisizione di questa capacità. Lo manderemo negli Stati Uniti credo verso ottobre-novembre, imbarcherà i nostri velivoli e i nostri piloti nelle stesse condizioni in cui l'ha fatto e tornerà in Italia.

Imbarcherà i velivoli della Marina che saranno a Beaufort consegnati da parte della Lockheed Martin; imbarcherà un primo nucleo di piloti specialisti, composto da circa sei piloti e trenta specialisti, che sono veramente il nucleo iniziale per rientrare in Italia e cominciare a lavorare su questo aspetto per raggiungere quella che è la mia responsabilità, una capacità operativa iniziale – mi auguro, se non ci sono ritardi – nel 2023. La capacità operativa iniziale della nave Cavour è già stata definita dalla Marina e accettata in ambito Difesa; si tratta di otto velivoli imbarcati, dodici piloti e tutto il corredo di specialisti. Questa è la mia ragione di esistere nell'ambito portaerei.

Devo essere garante di questo risultato, auspicabilmente nei termini di tempo previsti. Per farlo ci servono i piloti che sono in addestramento e gli aerei che ci devono essere consegnati; un binomio che credo sia abbastanza elementare da individuare e che quindi confermo.

FERRARI (*Lega*). Signor Presidente, cercherò di essere estremamente sintetico. Anche io mi associo agli auguri dei colleghi per il lavoro che l'ammiraglio Cavo Dragone dovrà portare avanti; non ho esperienza marinaresca per formulare gli auguri in gergo marinaro, me ne viene uno che probabilmente è molto più terrestre e che coinvolge la balena, però non so se è confacente a queste aule del Senato.

Registriamo sicuramente l'appello che lei ha lanciato, così come aveva fatto il suo predecessore, in merito alla consistenza numerica della Marina rispetto a quanto previsto dalla legge n. 244 del 2012, nota come legge «Di Paola». Ho una domanda rapidissima (ad altre ha già risposto) relativa al Documento programmatico pluriennale della difesa (DPP) attualmente in discussione nelle Aule parlamentari, che prevede per quanto riguarda la Marina *in primis* l'acquisizione di nuovi cacciamine oltre all'U-212 *Future*, come peraltro ha già ampiamente riferito. Nel caso in cui avesse l'opportunità di indicare programmi da richiedere in una visione di medio-lungo periodo per quanto riguarda strumenti sul mare, sotto il mare e dal mare (faccio quindi riferimento alla dotazione della forza aerea imbarcata sia ad ala fissa – e parzialmente ha già risposto – che ad ala rotante), anche in base alla sua esperienza di comandante operativo interforze, quali suggerimenti o *desiderata* porrebbe al Parlamento?

CAVO DRAGONE. Signor Presidente, do ai miei collaboratori la possibilità di subentrare. Non vorrei sembrare maniaco e soprattutto non vorrei sembrare di parte, ma sicuramente la capacità operativa della portaerei è un qualcosa che non dobbiamo perdere, perché l'abbiamo costantemente impegnata dal 1990, ovvero da quando avevamo gli Harrier ad oggi. Secondo me è un *must*, non perché ho le ali o perché l'ho fatto, ma perché ritengo – ditemi se sbaglio, se avete il coraggio – sia abbastanza un'ossessione della Marina non perdere il capitale che abbiamo maturato faticosamente, secondo me per merito degli altri, molto proficuamente, con grandissimi successi e con grandissimo plauso da parte di tutti coloro che hanno avuto la possibilità di lavorare coi nostri uomini. Questo aspetto lo metterei sicuramente in cima alla lista, poi mi faccio aiutare anche dai miei collaboratori, però sicuramente l'aspetto della minaccia subacquea mi preoccupa e ciò abbraccia sia la parte relativa ai sommergibili che quella delle navi usate per la *anti-submarine warfare* (ASW), però non on dobbiamo perdere di vista l'aspetto relativo ai cacciamine. Infatti, come io stesso ho vissuto nel Golfo, non viene quasi mai percepita l'importanza del cacciamine nel garantire la sicurezza, l'incanalamento tramite rotte sicure: quando il cacciamine lavora non fa dei corridoi immensi, ma per questioni di tempo e di precisione deve fare dei corridoi ristretti in cui – lo ricordo nel Golfo – la nave passa ma non può sgarrare più di dieci metri a dritta o a sinistra. Si tratta, quindi, di un aspetto che non va perso. I nostri cacciamine hanno fatto un grosso lavoro ma sono stati anche parecchio usurati, dunque su questo dovremmo sicuramente mantenere la nostra attenzione. Chiedo ai miei collaboratori di dirmi se sono finanziati o programmati.

BARBIERI. Per i cacciamine c'è una parziale allocazione di risorse per una prima *tranche*, ma è molto spostata sull'asse dei tempi (*post* 2026). Pertanto, come accennava l'ammiraglio, in considerazione del livello tecnologico e dei tempi necessari per la realizzazione e la costruzione di un mezzo, considerando il suo *phase out* è necessario partire in tempi opportuni al fine di non perdere la capacità operativa.

CAVO DRAGONE. Attualmente, tramite la legge navale abbiamo un certo numero di garanzie e abbiamo la possibilità di sostituire la nave Stromboli o la nave Vesuvio, però dobbiamo dirci che è una, mentre dobbiamo occuparci di tre, perché c'è anche la nave Etna e quella, delle due precedentemente citate, che non viene privilegiata. La nave Garibaldi verrà sostituita dalla Trieste, che però dal contratto al varo ha richiesto sei anni, quindi anche questi sono tutti *lead time* che dobbiamo tenere in considerazione. Come si diceva, abbiamo sette pattugliatori polivalenti d'altura (PPA), però abbiamo da sostituire altri 15 mezzi, quindi son tutte cose da tenere in considerazione.

Io mi sono sbilanciato sulla proiettabilità della forza dalla portaerei galleggiante, però non voglio sembrare un ossesso in questo senso, devono essere considerati altri programmi che vi ho elencato. Sicuramente, subito dopo la capacità portaerei, mettiamo in linea i cacciamine e poi non mancano i pattugliatori di squadra/fregate leggere (PPX) e cacciatorpediniere lanciamissili (DDG), nonché le altre navi supporto che ci permettono di andare per mare. Sono tutte e tre in uscita e devono essere tutte e tre riprese.

PRESIDENTE. Ringrazio l'ammiraglio Cavo Dragone per la sua partecipazione ai lavori della Commissione e dichiaro conclusa l'audizione.

I lavori terminano alle ore 13,55.