



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 19

COMMISSIONI CONGIUNTE

4^a (Difesa) del Senato della Repubblica

e

IV (Difesa) della Camera dei deputati

AUDIZIONE DEL CAPO DI STATO MAGGIORE
DELL'AERONAUTICA MILITARE, GENERALE
DI SQUADRA AEREA ENZO VECCIARELLI

19^a seduta: mercoledì 18 maggio 2016

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

I N D I C E

Audizione del Capo di Stato maggiore dell'Aeronautica militare,
generale di squadra aerea Enzo Vecciarelli

PRESIDENTE	Pag. 3, 18, 20 e <i>passim</i>	* VECCIARELLI	Pag. 3, 23
ALICATA (FI-PdL XVII), senatore	21		
BASILIO (M5S), deputata	22		
COTTI (M5S), senatore	20		
MARTON (M5S), senatore	23		
MAURO Mario (GAL (GS, PpI, M, Id, ApI, E-E, MPL)), senatore	18		
PETRENGA (FdI-AN), deputata	22		
SANTANGELO (M5S), senatore	21		
SECCO (FI-PdL), deputato	21		
VILLECCO CALIPARI (PD), deputata	19		

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-Il Popolo della Libertà XVII Legislatura: FI-PdL XVII; Grandi Autonomie e Libertà: GAL; Lega Nord e Autonomie: LN-Aut; Movimento 5 Stelle: M5S; Nuovo Centrodestra: NCD; Partito Democratico: PD; Per le Autonomie (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE: Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE; Per l'Italia: PI; Scelta Civica per l'Italia: SCpI; Misto: Misto; Misto-Gruppo Azione Partecipazione popolare: Misto-GAPp; Misto-Sinistra Ecologia e Libertà: Misto-SEL.

Sigle dei Gruppi parlamentari della Camera dei deputati: Partito Democratico: PD; Movimento 5 Stelle: M5S; Forza Italia – Il Popolo della Libertà – Berlusconi Presidente: (FI-PdL); Scelta Civica per l'Italia: SCpI; Sinistra Ecologia Libertà:SEL; Nuovo Centrodestra: (NCD); Lega Nord e Autonomie: LNA; Per l'Italia (PI); Fratelli d'Italia: FdI; Misto: Misto; Misto-MAIE-Movimento Associativo italiani all'estero-Alleanza per l'Italia: Misto-MAIE-ApI; Misto- Centro Democratico: Misto-CD; Misto-Minoranze Linguistiche: Misto-Min.Ling; Misto-Partito Socialista Italiano (PSI) – Liberali per l'Italia (PLI): Misto-PSI-PLI.

Interviene, 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 dell'Aeronautica militare, generale di squadra aerea Enzo Vecciarelli.

I lavori hanno inizio alle ore 14,40.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione del Capo di Stato maggiore dell'Aeronautica militare, generale di squadra aerea Enzo Vecciarelli

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del Capo di Stato maggiore dell'Aeronautica militare, generale di squadra aerea Enzo Vecciarelli.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento del Senato, è stata chiesta l'attivazione dell'impianto audiovisivo a circuito chiuso 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 lavori.

I Presidenti delle Commissioni difesa di Camera e Senato, unitamente a tutti i colleghi senatori e deputati presenti, danno il benvenuto al generale Enzo Vecciarelli e lo ringraziano per la sua disponibilità a partecipare ai nostri lavori. Interpretando, credo, il sentimento di tutti, vorrei fare un grandissimo in bocca al lupo al generale per il suo nuovo incarico. Conosciamo il suo *curriculum* personale e le sue straordinarie qualità, dunque sappiamo che l'Aeronautica militare sarà in ottime mani.

Do ora la parola al generale per il suo intervento. Dopo i commissari presenti potranno porre quesiti e formulare delle osservazioni.

VECCIARELLI. Signori Presidenti, onorevoli deputati e senatori, ringrazio sinceramente per l'opportunità concessami di presentare l'Aeronautica, la sua gente, e il servizio che questa presta al Paese. Un rapporto attivo con il Parlamento è per noi fondamentale, poiché sottende proprio il senso del nostro servizio. Mi auguro vivamente che possano esserci molte altre occasioni di incontro, anche sul campo, per arricchire e sostanziare il rapporto tra di noi. A tal proposito, mi rendo fin d'ora personalmente disponibile a soddisfare qualsiasi futura esigenza di approfondimento.

La mia relazione è molto più articolata di quanto, per brevità d'esposizione, andrò a leggere, e quindi vi lascio ben volentieri la versione cartacea dalla quale potranno essere estratti ulteriori elementi informativi.

La missione dell'Aeronautica militare è garantire la difesa e la sicurezza dello spazio aereo italiano, approntare le proprie forze e capacità ae-

rospaziali da integrare nelle operazioni interforze ed internazionali e, come vedremo, fornire servizi peculiari alla collettività. Salvaguardare il cielo e proteggere «dall'alto» è la nostra ragion d'essere.

Il nostro cielo, inteso come la terza dimensione fino allo spazio, è una via di comunicazione strategica in forte espansione. Nei prossimi 15 anni, infatti, è previsto all'incirca il raddoppio del traffico aereo commerciale mondiale. In Europa, il numero di passeggeri aumenterà orientativamente dello stesso numero di grandezza, passando all'incirca da 1,6 a 2,7 miliardi di passeggeri, mentre il valore economico delle merci trasportate per via aerea è già di decine di volte superiore al valore economico delle merci trasportate per vie stradali, navali o ferroviarie.

Inoltre – e tengo molto a sottolinearlo – è da considerare che la dimensione aerospaziale già oggi, ma sempre più nel prossimo futuro, costituirà l'*hub* delle informazioni globali comprese quelle vitali afferenti alla gestione delle situazioni operative di difesa e di sicurezza. Proteggere tale dimensione, pertanto, significa contribuire a garantire sicurezza ai nostri concittadini ed al contempo contribuire allo sviluppo socio-economico della nostra comunità. Il Paese deve poter contare su uno strumento idoneo a proteggerci da rischi ed eventuali minacce dirette, tutelare la nostra libertà, salvaguardare gli interessi vitali, i nostri valori e il nostro stile di vita, attraverso un adeguato contributo alla sicurezza e alla stabilità internazionale.

Oggi, però, non basta essere efficaci. La necessità di disporre di capacità operative adeguate, di migliorare l'efficacia e di garantire l'economicità complessiva del sistema, costituiscono un'esigenza reale e sentita, coerente con gli obiettivi indicati nel «Libro Bianco».

Vedremo dunque che l'Aeronautica militare – con me *in primis* – condivide pienamente questi orientamenti ed esprime la volontà di contribuire concretamente alla loro attuazione. Sono fortemente convinto che essa, come le altre Forze armate, debba essere parte di uno strumento militare nazionale unitario, dove siano riconosciute e rispettate le specifiche competenze di ogni componente, realmente interforze, armonico ed equilibrato, dove le tradizioni, i valori e le peculiarità siano elemento di mutuo rafforzamento a supporto di una identità comune.

Prima di descrivere le linee programmatiche che intendo sviluppare per promuovere questa visione, voglio parlare delle persone che sono l'Aeronautica militare. Ebbene, voglio condividere la mia soddisfazione per la grande vitalità della mia Forza armata e per le capacità straordinarie che questa ha saputo sviluppare nel corso degli ultimi decenni attraverso una professionalità, una determinazione ed una motivazione che inorgogliscono. Queste persone sono al centro della visione dell'Aeronautica del presente e del futuro e su di esse intendo investire, partendo da una profonda integrazione nei valori e nei riferimenti, ma soprattutto negli sforzi e nei comportamenti di ogni giorno, quei comportamenti che creano fiducia invece che diffidenza e conflitto, che tendono a produrre valore nell'intero sistema Paese e non soltanto nel proprio ambito e che gratificano l'animo quando conseguono risultati costruiti insieme.

Descriverò dunque il contributo dell'Aeronautica militare alla sicurezza e alla vita del Paese, in patria e all'estero; passerò quindi a trattare quelle preziose capacità a cui accennavo in premessa; tratterò poi delle risorse umane e finanziarie; infine, delinearò la nostra visione dell'Aeronautica del futuro, messa a punto coralmemente attraverso un recentissimo dibattito interno: un'Aeronautica che ci piace definire sempre più integrata, più agile, più capace, più efficiente ed efficace, più sostenibile finanziariamente, ma anche e soprattutto sostenibile nel morale del proprio personale, ovvero, con uno *slogan* di sintesi, un'Aeronautica sempre più utile al Paese, sempre più credibile e trasparente, per la gente e con la gente.

Molto è stato già realizzato in tal senso, molto è in corso ed altro sarà avviato a breve. Intendiamo sostanziare con i fatti il dinamismo, la concretezza e la volontà della Forza armata più giovane non solo nel rispondere, ma nel contribuire a guidare questo indispensabile processo di trasformazione, sicuramente nella direzione che ci verrà indicata dal Governo e dal Parlamento.

A questo punto, anche se potrebbe apparire poco formale, desidero introdurre la mia presentazione con una velocissima sequenza di immagini molto belle. Elaborata con passione dai miei collaboratori, richiama il dinamismo dell'Aeronautica e mostra in circa 90 secondi i nostri 93 anni di storia, associati alle persone e ai volti che quotidianamente la realizzano. Spero che ciò possa contribuire a dare vitalità a questo pomeriggio.

(Segue la proiezione delle immagini).

Chi fa il nostro mestiere innanzitutto lo fa per passione. Aver rivisto queste immagini, vi giuro, mi ha fatto effetto, per questo ho voluto condividere questa presentazione con voi. Abbiamo visto, in queste immagini, il contributo dell'Aeronautica alla sicurezza, alla collettività e al sistema paese.

La missione principale dell'Aeronautica militare, dunque, è garantire la difesa e la sicurezza dei cieli italiani, ovvero la difesa della terza dimensione fino allo spazio, coordinando anche le capacità rese disponibili dalle altre Forze armate. Normalmente, il nostro sistema di difesa aerea e missilistica, sempre attivo giorno e notte, è integrato in quello NATO ed opera silenziosamente ma efficacemente da più di 60 anni. Tenuto ad altissimo livello di prontezza, si è attivato innumerevoli volte, ad esempio, dal gennaio del 2015 ad oggi, ben 34 volte velivoli intercettori Eurofighter sono intervenuti su allarme. Anche per il Giubileo della misericordia l'Aeronautica sorveglia e difende lo spazio aereo con *radar*, aeromobili a pilotaggio remoto, velivoli ed elicotteri intercettori, oltre a contribuire al supporto sanitario e all'eventuale evacuazione di massa in caso di emergenza, per soddisfare le esigenze di sicurezza aggiuntiva rappresentate dal Ministero degli interni.

Vi sono inoltre altri importanti compiti assegnati all'Aeronautica, e tra questi cito il servizio di assistenza al volo, attraverso cui l'Aeronautica militare gestisce il traffico militare ma anche il 25 per cento del traffico

civile, in aeroporti e spazi aerei aperti anche al traffico civile; il servizio meteorologico, che da 90 anni assicura *de facto* il servizio nazionale; il trasporto sanitario di urgenza ed umanitario, svolto in collaborazione con la Presidenza del Consiglio dei ministri, per persone in pericolo di vita o per trasportare con rapidità *equipe* mediche ed organi da trapiantare; il servizio di soccorso aeronautico militare, che negli ultimi 60 anni ha consentito di salvare innumerevoli vite umane, spesso grazie ad operazioni condotte in circostanze difficili ed affrontabili solo da personale in possesso d'intenso addestramento militare.

Infine, una funzione molto importante è la sicurezza del volo per la quale l'Aeronautica militare definisce i criteri generali per l'intera Difesa. Negli anni, abbiamo raggiunto risultati lusinghieri. Il numero degli incidenti si è ridotto di circa il 95 per cento in 25 anni. Ciononostante, l'attenzione rimane massima, anche perché è ancora vivo in noi il ricordo dei quattro aviatori dei *Tornado* caduti ad Ascoli Piceno nel 2014.

Dunque, l'Aeronautica militare ha garantito nel 2015, in termini d'addestramento, operatività ed efficienza, una risposta efficace agli impegni assunti dall'Italia, effettuando circa 80 mila ore di volo. In particolare nel 2015 abbiamo partecipato: all'operazione nazionale Mare Sicuro e all'operazione europea EUNAVFORMED; all'operazione *Resolute Support Mission* in Afghanistan; all'operazione nazionale *Prima Parthica* in Iraq; all'operazione *Baltic Air Policing* per assicurare la protezione aerea delle tre Repubbliche Baltiche. Inoltre anche oggi l'Aeronautica assicura la difesa aerea permanente in Slovenia e Albania.

Abbiamo partecipato all'operazione NATO KFOR nei Balcani e all'operazione europea ALTHEA ed anche all'operazione Leone/UNIFIL in Libano. Assicuriamo, inoltre, i collegamenti strategici con i vari teatri operativi in Iraq, Afghanistan e Somalia, e garantiamo l'evacuazione strategica dei nostri contingenti.

Vorrei inoltre evidenziare l'apporto che l'Aeronautica dà in scenari di «Stabilizzazione e Ricostruzione»: possiamo contribuire in modo sostanziale allo sviluppo sia di capacità militari che di competenze per l'ambito civile, in quanto l'Aeronautica garantisce in Italia gran parte di questi servizi duali. Infatti, spesso i Paesi in crisi mancano non solo di aeroplani, *radar*, aeroporti, ma soprattutto di competenze aeronautiche per gestire efficacemente ciò di cui dispongono.

In tale ambito un esempio concreto è rappresentato dall'aeroporto AMIKO di Djakovica, interamente costruito e direttamente gestito dall'Aeronautica militare per più di 15 anni e restituito alle autorità locali alla fine del 2013.

Parlando del contributo che l'Aeronautica dà al sistema Paese, evidenzio anche il riflesso che gli investimenti in campo aeronautico hanno sull'economia. Un autorevole studio della «*European House-Ambrosetti*», infatti, evidenzia che 100 euro di incremento di PIL nel settore aeronautico generano, per effetti diretti e indiretti, 328 euro di PIL nel sistema economico. Lo stesso autorevole studio cita oltretutto che 100 euro di PIL prodotto nel settore aeronautico genera ulteriori 95 euro di PIL in altri

comparti manifatturieri. Analogamente, 100 unità di lavoro creato nel settore aeronautico generano, per effetti diretti e indiretti, più di 300 unità di lavoro complessive nel sistema economico.

Parliamo ora di Capacità, che rappresenta il «*core business*» delle Forze armate. Non mi soffermo a descrivere lo scenario geo-strategico: la sua imprevedibilità ci ricorda costantemente il concetto chiave: l'«unica certezza oggi è l'incertezza».

Capacità di comprendere dinamiche complesse, flessibilità, adattività e resilienza sono dunque qualità oggi imprescindibili per organizzazioni efficaci. L'Aeronautica deve costruire le sue capacità su questi presupposti. Mostriamo come, utilizzando il riferimento dei cosiddetti ruoli o pilastri del potere aereo ovvero «controllo dell'aria», l'ingaggio, mobilità e contributo alla conoscenza e alla comprensione della evoluzione delle situazioni e delle crisi internazionali.

Abbiamo visto come il cielo sia una via di comunicazione strategica. Il «controllo dell'aria», pertanto, è cruciale in quanto garantisce «cieli sicuri», in Italia e in caso di necessità anche nei teatri d'operazione in cui il Paese è impegnato. Il controllo dell'aria, è in sintesi, un requisito fondamentale per tutte le operazioni interforze.

Il sistema d'arma principale è l'*Eurofighter Typhoon*, integrato nella catena di comando NATO sin dal tempo di pace, mentre la gestione della minaccia terroristica avviene attraverso la catena nazionale fino al livello politico.

Un'altra minaccia è quella missilistica. In questo settore, purtroppo, soffriamo di una lacuna operativa, in quanto la nostra capacità di risposta è minima e limitata al corto raggio, mentre è nulla nel medio-lungo raggio e nella protezione contro missili balistici. Un dato, questo, preoccupante considerata la proliferazione della minaccia missilistica fino ai confini dell'Europa, come recentemente dichiarato dal Segretario generale della NATO Stoltenberg.

Un secondo pilastro fondamentale del potere aereo è l'ingaggio, un ruolo fondamentale ma spesso poco compreso: ingaggiare non significa aggredire, significa invece difendere gli interessi vitali del Paese, quando la volontà politica decide in tal senso. E difendere al giorno d'oggi significa operare quanto più possibile là dove le minacce si manifestano, adottando la cosiddetta «difesa avanzata».

Condividiamo l'idea, infatti, che nell'attuale contesto alzare muri e aspettare il nemico a casa propria non garantisca adeguati livelli di sicurezza ai nostri cittadini. Vi è un grande sforzo dell'Aeronautica nel mantenere alto il livello tecnologico dei sistemi, per garantire sempre altissimi *standard* di precisione al fine di minimizzare i possibili danni collaterali.

Questa capacità d'ingaggio si basa oggi su aerei ormai datati (l'AMX e il *Tornado*) che sono peraltro molto più costosi da mantenere in condizioni operative rispetto a quelli di nuova generazione e al contempo meno efficaci da un punto di vista operativo. Tali velivoli saranno sostituiti dall'F-35, ma il previsto rallentamento delle consegne creerà significative ca-

renze di capacità fino alla prima operatività degli F-35 italiani, stimata oggi al 2022.

Apparati e sensori avionici avanzati, straordinarie capacità di integrazione, elaborazione e smistamento dati, fino a parecchie decine di volte superiori alle attuali, fanno dell'F-35 più che un aeroplano, uno straordinario nodo dell'intero sistema informativo della Difesa ed il primo ponte verso i sistemi di Comando e Controllo di futura generazione.

Allo stesso tempo «invisibile», l'F-35 è dunque particolarmente adatto per ambienti complessi e altamente difesi e risulta fondamentale per la componente aerospaziale quanto per quella terrestre e navale al fine di poter operare con efficacia e rischio accettabile, in particolare all'interno di coalizioni, oggi e soprattutto in futuro. L'F-35 rappresenta una rivoluzione nel modo di concepire e realizzare un velivolo da combattimento e, soprattutto, rappresenta una grande rivoluzione nel modo in cui potranno essere condotte le future operazioni aeree.

Esploreremo quindi anche la possibilità di mettere a sistema le straordinarie capacità multisensoriali dell'F-35 contro la minaccia terroristica, integrandole con il sistema di difesa aerea e, in un'ottica duale, anche in supporto alle forze di polizia o della protezione civile, come già avviene oggi con i ricognitori pilotati in servizio.

Con un parallelo ardito, l'F-35 rappresenterà per il potere aereo quello che lo *smartphone* ha rappresentato per la comunicazione personale rispetto ai vecchi telefonini GPRS. Questo dispositivo tecnologico ha cambiato per sempre il nostro modo di comunicare e lavorare, modificando in maniera definitiva il nostro paradigma informativo. In un quadro di carenza finanziaria, il programma F-35 consentirà di compensare la quantità con la qualità, mitigando la forte riduzione della precedente flotta.

Grazie alla lungimiranza con cui le Commissioni Difesa dei due rami del Parlamento, in tre distinte legislature, hanno saputo trasformare l'acquisizione dell'F-35 in una strategica opportunità industriale, abbiamo oggi il primato dell'unica linea di assemblaggio dei velivoli in Europa, la seconda linea mondiale di produzione delle ali e l'unico centro di manutenzione e aggiornamento per tali velivoli in Europa e nel Mediterraneo.

Tra l'altro, è proprio di ieri la decisione del Governo danese a favore dell'F35 poiché superiore sotto svariati aspetti: strategici, militari, economici, per l'impatto industriale e per la logistica del ciclo di vita.

Sento quindi di poter affermare che l'F-35, a consuntivo finale tra finanziamento complessivo, ritorni industriali e le elevatissime capacità operative disponibili, rappresenta un'impresa con caratteristiche di elevatissimo rapporto efficacia-costi, l'unica capace di proiettare l'Aeronautica militare e l'Italia in un ruolo *leader* in tutti i prevedibili teatri operativi dei decenni a venire.

Passiamo ora al terzo pilastro del potere aereo.

La mobilità aerea ha lo scopo di rendere possibile il rischieramento, il sostentamento, la movimentazione ed il recupero di personale militare e civile e materiale per via aeree, con un'immediata rilevanza strategica. In questo ambito è di rilievo la capacità duale di evacuazione in tempi bre-

vissimi, oltre che per le forze militari, per i cittadini in situazioni di rischio all'estero.

Grazie alla mobilità aerea si possono condurre operazioni interforze anche a grandi distanze mantenendo una capacità di risposta rapida ed efficace.

I vettori aerei utilizzati sono il C-130J, il C-27J e il KC-767, quest'ultimo nel doppio ruolo di trasporto strategico per lunghe distanze, carichi pesanti ed aero-rifornitore. A questo riguardo devo purtroppo rimarcare che l'efficienza della flotta, ossia il numero di velivoli operativamente disponibili e pronti al volo, è oggi ad un livello critico. Ciò è dovuto sia all'utilizzo intensivo cui è stata sottoposta la flotta stessa, sia al cronico sottofinanziamento del supporto logistico (ricambi e manutenzione), che limita sensibilmente la capacità operativa generabile.

Tra l'altro, al fine di efficientare i trasporti militari su scala europea, l'Italia ha aderito nel 2014 all'European Air Transport Command (acronimo EATC) che gestisce già da qualche mese parte della flotta da trasporto nazionale. Grazie all'EATC, i vettori trasportano personale e materiali di altri Paesi ovunque (prima questi aerei avrebbero viaggiato vuoti), ottenendo concreti risparmi e notevole incremento di capacità. Come i fatti dimostrano dunque, i militari sono pronti a collaborare a livello europeo: lo hanno fatto molto a lungo e con successo nella NATO, in comandi e unità multinazionali, in operazioni reali come in esercitazioni, nell'addestramento e nelle scuole di ogni tipo. Un'accelerazione della volontà politica verso una dimensione europea della difesa troverebbe una straordinaria capacità di integrazione già disponibile.

Ultimo pilastro del potere aereo, ma certamente non per importanza è il contributo all'Intelligence e alla Situational Awareness (ovvero alla consapevolezza della situazione operativa). Si tratta di attività fondamentali per un'efficace pianificazione e condotta dalle operazioni. Possedere dati e informazioni aggiornati, accurati e tempestivi è un requisito fondamentale per poter prendere decisioni appropriate.

L'Aeronautica militare è all'avanguardia in Europa nel settore degli aeromobili a pilotaggio remoto, poiché primi tra tutti abbiamo stabilito una capacità organica nel settore. Intendo dare massima priorità alla sua crescita, altamente abilitante per ogni tipologia di operazioni di tutte le Forze armate.

Un'altra capacità importante è quella della guerra elettronica, dove da sempre l'Aeronautica militare ha espresso nicchie d'eccellenza assolute, tra cui la neutralizzazione dei radar e dei centri comunicazioni con il Tornado nelle missioni cosiddette SEAD (*Suppression electronic air defenses*), oppure il velivolo C-27J, sviluppato interamente con competenze di Forza armata per la lotta alle tanto temute trappole esplosive radiocomandate (IED).

Giungiamo ora al comando e controllo, il cervello delle capacità operative. Nel settore l'Aeronautica sta raccogliendo i frutti di una grande scommessa fatta anni fa, dotandosi di una struttura avanzata di comando e controllo, chiamata JFAC (*Joint force air command*). Il JFAC italiano

è in prontezza NATO *response force* per tutto il 2016. Superata una complessa certificazione nell'ambito del più grande evento esercitativo alleato degli ultimi dieci anni (avrete sentito parlare della *Trident juncture exercise 2015*, alla quale hanno preso parte più di 36.000 militari da oltre trenta Paesi membri e *partner* della NATO), la capacità JFAC combina molte componenti, dai sensori radar ai sistemi di comunicazione, ma soprattutto richiede risorse umane molto qualificate: 400 uomini e donne ben addestrate a procedure complesse e delicate. Allestire tale capacità è stata impresa enorme per noi, ma ne è valsa la pena, perché l'Italia ha oggi una capacità di eccellenza che poche Nazioni europee possono al momento esprimere.

Un settore di particolare rilievo, vanto per il nostro Paese, è l'addestramento al volo, elemento fondamentale per l'attività operativa delle aeronautiche. A valle di un forte impulso del livello politico europeo, mirato a favorire i programmi di *pooling and sharing*, l'Aeronautica ha avviato un processo d'internazionalizzazione del proprio comparto scuole di volo, strutturando un sistema addestrativo mirato a favorire la cooperazione internazionale, a rendere sostenibile e di alto livello il sistema addestrativo italiano, e a promuovere un'industria nazionale già globalmente concorrenziale nel settore della produzione di velivoli addestratori.

Nel 2016 transiteranno per le nostre scuole di volo allievi e/o istruttori provenienti da 11 differenti Paesi (Argentina, Austria, Francia, Grecia, Kuwait, Olanda, Perù, Polonia, Qatar, Arabia Saudita e Singapore), per un totale di 73 frequentatori stranieri, a fronte dei 28 addestrati nel 2012 ovvero un più 150 per cento.

L'internazionalizzazione rappresenta una grande opportunità anche per il sistema Paese, non soltanto per il crescente interesse dei *partner* per i prodotti dell'industria aeronautica nazionale, e cito *in primis* il velivolo T-46, ma soprattutto, e lo voglio sottolineare, per la possibilità di rafforzare le relazioni con Paesi ritenuti strategici nello scenario internazionale.

Un'altra funzione svolta dalla Forza armata è il contributo al *personnel recovery*, che è la somma degli sforzi militari, diplomatici e civili posti in essere al fine di facilitare ed effettuare il recupero di personale isolato in teatro di operazioni. A livello interforze è un sistema composto da forze e da una catena di comando e controllo dedicato. In questo ambito l'Aeronautica militare può contribuire con una *expertise* unica e consolidata, riconosciuta a livello europeo dalla collocazione di un centro di eccellenza denominato EPRC (*European personnel recovery center*), co-ubicato con il nostro Comando operativo di Poggio Renatico. Alla costituzione di tale centro hanno aderito sette Nazioni (Belgio, Francia, Germania, Inghilterra, Spagna, Paesi Bassi, oltre all'Italia).

Dopo aver parlato di capacità, affronto ora il nodo delle risorse, partendo dal personale perché lo ritengo, senza alcuna volontà retorica, ma per mio profondo convincimento, il vero motore delle capacità stesse.

La legge n. 244 del 2012, ed i successivi decreti attuativi (il cosiddetto modello a 150.000 unità), prevedono una riduzione del personale in azzurro dalle attuali 41.000 a 33.800 unità.

L'impegno dell'Aeronautica militare è dunque teso a verificare le criticità della inevitabile perdita di esperienza e professionalità pregiate, che non potrà essere compensata mediante avvicendamento con personale più giovane per i ridotti reclutamenti. In tale quadro l'Aeronautica sta rivendendo il proprio ordinamento e le predisposizioni procedurali, logistiche ed organizzative.

Particolare attenzione è rivolta a una rivisitazione dei ruoli delle varie categorie di personale e dei percorsi di crescita professionale all'interno dei vari ambiti specialistici. Attenzione certamente non inferiore va dedicata al personale civile della difesa. Esso costituisce più che mai, in questo momento di generale riduzione degli organici, una risorsa chiave per l'Aeronautica.

È pertanto in atto una valorizzazione della componente, utilizzando le strutture formative disponibili e attraverso l'attribuzione di incarichi di rilievo. Una particolare cura è poi rivolta al sistema delle relazioni sindacali, fondamentali in un periodo caratterizzato da riduzione e chiusura degli enti della Forza armata. Solo attraverso un proficuo dialogo si può attenuare l'impatto sul personale derivante dalla riorganizzazione in corso.

Non si può parlare di personale e delle sue necessità fondamentali senza toccare la problematica degli alloggi di servizio, particolarmente critica per chi viene trasferito, per il personale pendolare e per le fasce a basso reddito, come ad esempio la truppa in servizio permanente. Per soddisfare almeno le esigenze più critiche, la Forza armata ha in gestione oggi poco più di 4.300 alloggi di servizio di varie tipologie, purtroppo caratterizzati da uno stato delle infrastrutture mediamente insoddisfacente, per via del mancato finanziamento della manutenzione.

Tale situazione unita ai mancati rilasci degli immobili da parte degli utenti *sine titolo*, circa il 18 per cento del totale, impedisce a molti militari di disporre di un alloggio in particolari aree ad alto costo abitativo. L'assistenza ai militari e alle loro famiglie è un altro tema che mi sta a cuore. Essa passa da iniziative su asili nido, su strutture di protezione sociale, in particolare per i redditi più bassi, sull'assistenza morale e psicologica ai familiari dei deceduti o a quanti sono affetti da gravi patologie. Tale importante supporto viene garantito anche attraverso il costante monitoraggio delle condizioni di salute del personale e l'attivazione dell'unità di risposta sanitaria con il numero verde per esigenze particolarmente rilevanti.

Infine, due ulteriori ambiti chiave per il personale: uno è la tutela della salute e della sicurezza e l'altro lo sforzo di tutta la pubblica amministrazione verso una sempre maggiore trasparenza e contrasto alla corruzione.

Le attività delle strutture preposte all'antifortunistica hanno prodotto ottimi risultati in termini di tutela ambientale, mentre il referente per l'Aeronautica per l'anticorruzione sta operando per realizzare le previsioni

della normativa in sinergia con la priorità già assegnata con la Forza armata all'etica dei comportamenti.

Permettetemi ora un accenno alle risorse finanziarie. La situazione di considerevole crisi economica che il Paese ha attraversato ha imposto scelte di responsabile sacrificio comportando una necessaria, anche se gravosa, riduzione delle risorse. La Difesa, in particolare, ha contribuito alle manovre di contenimento della spesa pubblica con sforzi superiori a qualsiasi altro Dicastero. Da anni le Forze armate operano per ottimizzare le risorse rese disponibili, sebbene le criticità finanziarie attuali compromettano realmente la sostenibilità dello strumento militare e, in particolare, di quello aerospaziale. In tale contesto, l'Aeronautica ha profuso un grande impegno per garantire comunque la necessaria continuità operativa attraverso numerose iniziative a supporto della missione, con un'attenta opera di pianificazione, di monitoraggio integrato e di ottimizzazione della spesa e con la valorizzazione di beni e servizi, permutate ed iniziative tese al risparmio. Purtroppo, sviluppare o mantenere capacità operative costa, è un concetto intuitivo che vale in modo particolare per le Forze aeree in ragione della alta tecnologia impiegata nel settore.

La Forza armata proseguirà il suo impegno affinché l'esigenza di risorse sia la minima necessaria per assolvere i compiti assegnati. Perseguiamo, quindi, la funzionalità ed efficienza dello strumento aerospaziale in inventario attraverso continue verifiche di equilibrata sostenibilità finanziaria, ma non esiterò a rappresentare, anche in questo consesso, le criticità emergenti così come le esigenze di rinnovamento ed aggiornamento capacitivo della mia Forza armata nell'ambito di un equilibrato sviluppo dell'intero strumento militare nazionale.

In tal senso auspichiamo fortemente il piano pluriennale degli investimenti previsti dal Libro bianco da sviluppare in linea con quanto il Parlamento stabilirà a mente della normativa vigente.

Signori Presidenti, onorevoli senatori e deputati, ritengo ora doveroso parlare del futuro. Il nostro riferimento siete proprio voi, il Parlamento e il Governo, mentre il nostro punto di partenza è il Libro bianco. In questa direzione ci siamo già avviati di gran lena, studiando, insieme allo Stato maggiore della Difesa e al Gabinetto del Ministro, proposte da sottoporre all'esame del Parlamento e preparandoci, con sempre più convinta partecipazione, a una trasformazione che consideriamo fondamentale per il futuro della Difesa. Già in queste prime settimane di lavoro ho fornito specifici indirizzi alla riflessione che in Aeronautica è sorta sul tema e osservo ulteriori spontanei lanci catalizzatori di attività e di iniziative. La visione del futuro espressa in premessa, di un'Aeronautica sempre più utile al Paese, ovvero – consentitemi di ripeterlo – sempre più integrata, più agile, più capace, più efficiente ed efficace, più sostenibile finanziariamente, più sostenibile nel morale del personale, interpreta, in sintesi, proprio lo spirito del Libro bianco.

Verso questo futuro stiamo già procedendo e vogliamo testimoniare con i primi concreti passi intrapresi secondo le linee guida già evidenti, e mentre le disposizioni legislative attuative dei principi sono ancora in ela-

borazione. L'integrazione interforze è uno degli indirizzi chiave del Libro bianco ed essa, sviluppata con onestà intellettuale, porta sinergie, maggiore operatività e risparmi. Occorre però, come ho detto, riconoscere e rispettare le specifiche competenze di ogni componente e costruire fiducia circa soluzioni eque e ragionevoli. In questo senso, l'Aeronautica militare vuole anticipare un processo di integrazione teso a soddisfare esigenze concrete. Il potenziale di sinergie in diversi settori, quali ad esempio la manutenzione aeromobili, la fornitura di carburanti avio, la medicina aerospaziale, l'addestramento e quant'altro, appare molto elevato e siamo intenzionati a lavorare con impegno su questi temi.

Ancora in merito all'integrazione, voglio accennare a quella con il sistema Paese. Nel descrivere il contributo dell'Aeronautica militare ho evidenziato il collegamento e l'apertura al Paese come riferimento costante nell'attività della Forza armata. Le innumerevoli interazioni con istituzioni volte alla pubblica utilità ed alla sicurezza dei cittadini, tra cui le forze dell'ordine, la protezione civile, le molte relazioni con le università, le attività nelle scuole, le numerose iniziative a livello locale fino alle grandi manifestazioni aeree, esprimono un genuino spirito di servizio e desiderio di incontro verso gli italiani.

Su questo filone particolare valenza assume la promozione delle attività economiche in un delicato momento di crisi, con il supporto a specifiche iniziative industriali. Ma non intendiamo limitarci a questo aspetto. L'Aeronautica militare farà sistema soprattutto su più ampi obiettivi di cooperazione internazionali indicati dal Governo e dal Parlamento in modo ancora più strutturato e più integrato e a tutti i livelli. Ho già stabilito in ambito Forza armata modalità di coordinamento strutturale con il Segretariato generale della Difesa al fine di sviluppare tale processo. Per un'Aeronautica più agile e sostenibile stiamo da tempo lavorando attraverso una continua ristrutturazione interna.

Un dato oggettivo descrive bene lo sforzo dell'Aeronautica in materia di razionalizzazione ed efficientamento. Rispetto al 1980, la Forza armata ha ridotto del 52 per cento il proprio personale e del 50 per cento gli aeroporti maggiori. Soltanto negli ultimi quattro anni, dal 2012 al 2015, sono state prodotte circa 700 modifiche organizzative e la riduzione di oltre 3400 posizioni organiche attraverso la soppressione di 32 enti e la riorganizzazione di ben 34.

In merito al futuro delle capacità da cui deriva l'efficacia della Forza armata, molto abbiamo già detto. La sfida è legata alle risorse disponibili ma non solo. Infatti nuovi scenari propongono fenomeni complessi e multiformi e problematiche articolate ed interdipendenti che si sviluppano in tempi brevissimi con grande difficoltà nel definire e perseguire gli obiettivi strategici. È necessario proseguire la riflessione, di cui il Generale Graziano è un eminente portavoce, su come produrre sicurezza in tali contesti. La nostra attenzione è passata dalla guerra fredda alle operazioni di pace ed ora è attratta da scenari inediti dove la necessità di contrasto al terrorismo interseca in modo incalzante il problema dello sviluppo e delle migrazioni, delle conseguenze dei conflitti feroci e di una dimensione

umanitaria drammatica. L'era del *peace keeping* tradizionale appare dunque già insufficiente e dobbiamo cercare altri modelli che partono dall'approccio complessivo già avviato di recente e che ha visto le Forze armate italiane farsi onore in prima linea.

L'Aeronautica militare intende contribuire a questa riflessione, ma ancor prima, intende promuovere delle concrete capacità per ridurre i rischi. In tal senso, il mio Stato maggiore ha avviato un programma per l'ulteriore sviluppo della difesa aerea in contrasto alla minaccia terroristica nelle sempre nuove forme che questa assume. La grande crescita nel mondo dei velivoli a pilotaggio remoto, l'utilizzo di velivoli ultraleggeri poco visibili ai *radar* e presenti in gran numero dentro e fuori il territorio, il dilagare di droni di piccole dimensioni uniti alla creatività e alla spregiudicatezza degli avversari costituiscono un rischio per il Paese. Dobbiamo affrontarlo con decisione, adattando procedure, tecnologie e addestramento in stretto coordinamento con le forze di polizia e le altre Forze armate. Abbiamo dunque avviato un'iniziativa a livello operativo per lo sviluppo e la validazione di tattiche, procedure e concetti operativi attraverso reparti della difesa aerea guidati dall'*Air Warfare Center* di Poggio Renatico, ma occorre necessariamente operare anche a livello di vertice attraverso tavoli tecnici per stabilire le modalità di coordinamento con tutti gli attori coinvolti.

Al Parlamento faremo ovviamente riferimento, previo coordinamento con lo Stato maggiore difesa e il Gabinetto del Ministro, per veicolare i provvedimenti normativi necessari per l'ottimale definizione delle responsabilità e delle indispensabili strette collaborazioni tra gli attori istituzionali coinvolti.

La minaccia terroristica, non solo nel cielo, pone sfide all'aviazione militare. Qualunque intervento al suolo, allorché deciso dall'autorità politica ed autorizzato dal Parlamento, oggi pone problemi operativi di grande complessità per l'evanescenza del nemico, la sua estrema adattabilità all'ambiente, la decisione e la crudeltà delle sue operazioni, con un uso sistematico della popolazione civile come scudo. Ciò rende difficile neutralizzare la minaccia e presuppone un'estrema attenzione ai danni collaterali che si traduce in regole e procedure operative molto stringenti e richiedenti grande professionalità ed addestramento.

Una speciale enfasi sarà data a questa capacità, anche qui in coordinamento con le altre forze armate, ricercando sinergie, interoperabilità e addestramento congiunto.

Al fine di sviluppare e verificare la capacità dell'Aeronautica militare nel contrasto al terrorismo, sia dal cielo che sul terreno, stiamo promuovendo specifiche esercitazioni con Paesi alleati e amici verso i quali si profilano le stesse minacce.

Il futuro porterà a confrontarci in modo velocemente crescente con gli aeromobili a pilotaggio remoto. Il rapido sviluppo del settore rischia di innescare una crescita disordinata con duplicazioni di mezzi, funzioni, di attori istituzionali e di utilizzatori, anche con possibili usi malevoli. L'Aeronautica si è trovata per prima a gestire queste tecnologie e, da

anni, è attore protagonista del settore, sulla base delle importanti esperienze accumulate in scenari operativi complessi, dentro e fuori dai confini nazionali.

È necessario quindi avviare una rigorosa analisi tesa a definire quali siano le capacità che la nazione dovrà sviluppare per gestire il rapido incremento degli APR e la loro relazione con il controllo dello spazio aereo in termini di sicurezza della nazione e dei voli.

Ho dato quindi mandato al mio Stato Maggiore di studiare un'architettura concettuale che in questo emergente settore possa costituire modello di sviluppo razionale, capace di garantire sicurezza, capacità di controllo e adeguato accesso ai servizi di questi nuovi sistemi ai vari utilizzatori militari e civili. Resilienza *cyber*, grandi capacità di comunicazione, piattaforme interoperabili, probabilmente di un gestore unico per l'inserzione negli spazi, sono alcune delle caratteristiche che immaginiamo. In tali ambiti abbiamo nel passato condotto alcune fruttuose collaborazioni sia con ENAC che con ENAV. La strada per il futuro è ancora lunga ma il cammino è avviato.

Parlando del futuro delle capacità, voglio accennare allo spazio e alla dimensione cibernetica, in cui stiamo investendo qualificate energie. L'utilizzo dello spazio è condizione abilitante di qualsiasi operazione militare moderna e pertanto di grande interesse sia dell'Aeronautica sia del contesto interforze. Nell'ambito del Piano Spaziale della Difesa, lo Stato Maggiore della Difesa ha delegato alcuni specifici settori all'Aeronautica in ragione delle competenze acquisite dalla Forza armata nel corso degli anni nel dominio aerospaziale. In particolare sono delegate all'Aeronautica le competenze relativamente al volo umano spaziale, ai sistemi di accesso allo spazio per micro-satelliti basati su piattaforme aeree, alla medicina aerospaziale, al volo ipersonico e suborbitale e, infine allo *Space Weather*.

A ciò si aggiungano le attività recentemente avviate nel settore della Sorveglianza e Difesa spaziale, nell'ambito dell'iniziativa europea denominata *Space Surveillance and Tracking Support Framework*, voluta dalla Commissione Europea e che recentemente a giugno 2015 ha dato luogo all'istituzione di un consorzio europeo con cinque Paesi (Germania, Italia, Spagna, Francia e Inghilterra).

L'Aeronautica militare metterà a disposizione il Centro Operativo Nazionale presso Pratica di Mare e, nel più lungo termine, integrerà la situazione aerea con quella spaziale nel proprio Comando per le Operazioni Aeree di Poggio Renatico.

Per quanto attiene l'ambiente cibernetico, in armonia con le indicazioni del «Quadro Strategico Nazionale per la sicurezza dello spazio cibernetico» e le altre direttive della Difesa, l'Aeronautica ha avviato un piano di sviluppo di capacità con una focalizzazione su ciò che appartiene alla terza dimensione (sistemi della difesa aerea e del traffico aereo, sistemi a pilotaggio remoto, flussi di dati tra sistemi aerospaziali).

In tale quadro intendiamo operare adeguamenti nell'organizzazione, nelle procedure, nella selezione, formazione e addestramento del personale, nel campo delle esercitazioni, nell'ammodernamento della compo-

nente tecnologica (*hardware* e *software*) applicata a reti e sistemi di comunicazioni e le relative piattaforme.

In merito al futuro nel delicato settore delle risorse finanziarie, continueremo a porre la massima attenzione affinché ogni euro sia ben speso, nei limiti di quanto il Paese, con la condivisione e il consenso del Parlamento e delle Commissioni, riterrà di poter investire a supporto delle capacità che ne tutelano la sicurezza. Ciò potrà avvenire sia attraverso la citata razionalizzazione che, dopo un periodo iniziale in cui il cambiamento avrà un costo, dovrà produrre risparmio; sia attraverso il recupero delle cosiddette risorse incrementali.

In merito a quest'ultimo aspetto, ho appena firmato una nuova direttiva che fornisce la strategia, le procedure e gli indicatori di risultato per l'intera Forza Armata, al fine della razionalizzazione dei processi, del risparmio energetico, della promozione di progetti europei, di permute di beni e servizi e della valorizzazione delle capacità residue e delle eccellenze esprimibili dall'Aeronautica Militare. La direttiva promuove un tale approccio dal vertice all'ultimo ente dell'organizzazione e stimola un contributo di idee e iniziative dal basso. Nell'attuale quadro finanziario, la disponibilità di tali risorse è spesso elemento critico per il funzionamento di significativi elementi della Forza Armata.

Infine, desidero soffermarmi ancora una volta sul personale, che è la forza del presente ma anche l'energia vitale del nostro futuro. Ho provato, fino ad ora, ad evidenziare quanto la nostra gente ha fatto per la Forza Armata e per il Paese. Ritengo doveroso quindi delineare cosa e quanto intendiamo fare per la nostra gente.

Innanzitutto, vorrei tutelare e ulteriormente promuovere la qualità del personale, continuando a investire in una selezione, formazione, addestramento e nel modo di operare del personale, di assoluta eccellenza. Ciò al fine di promuovere la grande agilità necessaria nelle menti del nuovo millennio e la capacità professionale per assolvere le complesse missioni di oggi.

Ancora, vorrei continuare a investire sulle persone e sulla loro motivazione, attraverso l'attenzione al loro impiego, alla famiglia, alla salute, alla comunicazione e a quanto il personale stesso vorrà evidenziare attraverso i propri comandanti e i propri rappresentanti, entrambi importanti per la tutela delle persone.

Stiamo da un lato rafforzando la guida e il supporto all'azione di comando, dall'altro, proseguendo nel rapporto con le organizzazioni sindacali, in Aeronautica tradizionalmente eccellente, e promuovendo la stretta interazione con la rappresentanza militare e con i presidenti dei sottufficiali, componente fondamentale dell'Aeronautica, ai fini della comprensione dei bisogni e della soluzione delle problematiche del personale.

A tal fine, l'articolazione deputata al collegamento con il COCER, di recente innalzata di livello, è stata posta più vicino a me, alle dirette dipendenze dell'Ufficio del Capo di Stato Maggiore, per assicurare una comunicazione più rapida ed efficace. Sto, inoltre, per nominare il Presi-

dente nazionale dei Sottufficiali, che sarà uno dei miei collaboratori diretti per la promozione della qualità dell'azione di comando a tutti i livelli.

Investire si deve anche e soprattutto sui temi di grande rilevanza per il personale: tra questi, certamente ragguardevoli, sono la previdenza complementare e gli alloggi. Le fasce di militari a più basso reddito si troveranno allo stato delle cose senza una previdenza complementare e senza la possibilità di accedere ad un alloggio di proprietà. Si intravedono le premesse per una classe di «veterani poveri».

Nel «Libro Bianco» sono state indicate alcune soluzioni e gli Stati Maggiori stanno lavorando per individuare corrispondenti prospettive. A mio avviso, un settore di possibile intervento concreto è operare per rendere disponibili alloggi a riscatto o con altre formule a basso costo. La realizzazione dei progetti in parola consentirebbe al personale dell'Aeronautica, in servizio nelle aree di maggiore esigenza alloggiativa, di poter acquisire immobili di proprietà, mitigando il rischio di una vecchiaia indigente. L'attenzione delle Commissioni a questa delicata questione potrà certamente contribuire ad affrontare una forte criticità per il personale.

Infine, parlando del futuro, anche nel settore del personale dobbiamo saper leggere i rischi prima che divengano minacce. Il mondo dell'aviazione civile prevede una grande espansione nei prossimi 20 anni. Secondo uno studio della *Boeing*, il mercato globale assorbirà, 27.000 piloti all'anno, di cui 4700 nella sola Europa. Già oggi moltissimi *ex* piloti dell'Aeronautica sono impiegati in Asia o nei Paesi del Golfo da compagnie civili. L'Aeronautica rischia un altro esodo massiccio di professionalità legate al trasporto aereo: non solo piloti, ma anche controllori, manutentori e altri. Occuparci del nostro personale significa anche prevenire rischi di questo genere, devastanti qualora su scala massiccia, come abbiamo già sperimentato.

Tutto ciò passa anche attraverso un giusto riconoscimento morale per l'intero personale della Difesa ed auspico che ciò si possa concretizzare, non appena le condizioni lo permetteranno, anche in qualche forma economica. Chiudo questa lunga audizione con un ultimo messaggio a codeste onorevoli Commissioni.

L'Aeronautica non è perfetta, ma la densità di valori, di motivazione, di spirito di corpo, di professionalità che in essa vivono meritano la considerazione del Paese che, per cultura profondamente radicata, intendiamo servire e anteporre a noi stessi. È questo senso del servizio al Paese che ci lega ai rappresentanti dei cittadini, ai senatori e ai deputati che in loro nome si occupano delle Forze armate guidandone il futuro a seconda delle scelte politiche di competenza, ma anche, come mi è evidente e ne sono certo, apprezzandone il valore e curandone le necessità, per promuovere quello che è un grande patrimonio della Nazione.

Io vi ringrazio per la cortese attenzione, rinnovo la mia piena disponibilità ad ogni esigenza di incontro e di approfondimento e rimango a disposizione per eventuali domande.

PRESIDENTE. La ringraziamo, signor generale, per questa dettagliata relazione.

MAURO Mario (*GAL (GS, Ppl, M, Id, ApI, E-E, MPL)*). Signor Presidente. saluto innanzitutto il generale con il quale mi complimento ancora per la recente nomina. Le osservazioni che vorrei fare in merito alla relazione sono fondamentalmente due, per capire quali saranno gli intendimenti e gli orientamenti della gestione che lei ha illustrato.

La prima osservazione riguarda il complesso non solo degli investimenti, ma anche di quanto lei ha dichiarato debba farsi perché l'Aeronautica possa svolgere il suo ruolo, quindi mantenersi sempre a uno straordinario livello di efficienza e di efficacia. Io ho una preoccupazione: che i conti con queste voci del bilancio dello Stato si facciano sempre più pensando alla situazione in cui versa contingentemente la nostra economia e il nostro bilancio e sempre meno pensando allo scenario intanto di carattere geopolitico, ma anche di salto di qualità tecnologico che ci dovrebbe far comprendere che il problema non è tanto distribuire «x» risorse in modo di avere un po' di pomodori e un po' di verdura a comporre l'insalata, quanto piuttosto capire qual è l'elemento che dà sapore, che rende possibile poi tutta una strategia.

Lo dico perché se si raffrontano i parametri di investimento dei Paesi che si affacciano nell'area euromediterranea, sicuramente quanto hanno recentemente deciso di investire in Aviazione militare, per esempio, Turchia ed Egitto dovrebbe farci porre delle domande. Nel rapporto con la Turchia abbiamo scelto le stesse soluzioni, quindi siamo in qualche modo collegati al programma F35; lei è già stato molto preciso per quello che riguarda il fatto che ci si colloca all'interno di un sistema tecnologico che diventerà punto di riferimento per l'utilizzo non solo dell'Aeronautica ma di tutte le Forze armate. Però nella realtà tutto questo ha senso se si lascia completamente sguarnito l'aspetto dei missili a medio raggio? Ha senso nel momento in cui non riusciamo a fare sistema per intero sulle possibilità di immaginare collegamenti tra questo tipo di investimenti e quello che andremo a investire nel settore dei droni?

Tendenzialmente la mia domanda è rivolta a lei perché, come Capo di stato maggiore dell'Aeronautica, ci faccia capire in buona sostanza da cosa devono dipendere prioritariamente gli elementi che devono andare a comporre il Libro bianco? Dai fattori di bilancio intrinseci al bilancio dello Stato o da dai fattori di scenario geopolitici che ci devono far capire quali rischi corre il nostro Paese e l'area Sud del Mediterraneo negli anni a venire?

In questo senso le faccio un'ulteriore domanda che invece ha più carattere domestico. Lei ritiene che un maggiore livello di integrazione tra la dimensione aeronautica di Esercito e Marina, oltre a quella dell'Aeronautica, vada a comporre utilmente il quadro dei bisogni di efficientamento aeronautico nel suo complesso delle nostre Forze armate o propende perché, invece che esserci un'aviazione dell'Esercito e un'aviazione della Marina, oltre a quella dell'Aeronautica, ci sia non solo una maggiore in-

tegrazione ma un'unica dimensione aeronautica interforce delle nostre Forze armate?

VILLECCO CALIPARI (PD). Signor Presidente, anch'io rinnovo le congratulazioni per il nuovo incarico al comandante Vecciarelli e lo ringrazio della esaustiva relazione che ci ha esposto anche riguardo ad alcuni aspetti che, per quanto mi riguarda, non conoscevo. Proprio da questi ultimi voglio iniziare, cioè le EATC (*European air transport command*), perché mi ha stimolato anche la domanda del senatore Mauro sulla questione del Libro bianco, quindi integrazione, interoperatività e anche la visione di una dimensione di difesa dei Paesi europei nei confronti delle minacce che arrivano da aree geopolitiche che praticamente circondano l'intera Europa e in particolare l'Italia. In tale visione strategica, che probabilmente altri componenti delle Commissioni conoscevano mentre io non lo conoscevo, mi sembra un punto interessante.

Lei ha fatto riferimento a un'evoluzione in tal senso, quindi all'importanza di un'integrazione. Ritiene che questo sia possibile in una visione di difesa europea che nel Libro bianco viene più volte sottolineata, anche dal presidente Mattarella quando ha fatto riferimento alla questione della tutela dell'intera area europea nei confronti di minacce che sono preoccupanti, soprattutto dopo i fatti terroristici avvenuti in Francia e a Bruxelles?

Lei pensa che, oltre alla integrazione tra le tre Forze armate, ci sia una possibile evoluzione? Anche perché in funzione della sostenibilità, quindi anche ciò che poco fa il senatore Mauro sottolineava, si pone la questione dei vincoli di bilancio, delle risorse, della garanzia che nella legge di revisione dello strumento militare era il punto focale: a parità di risorse programmate bisogna investire, suddividere i costi anche intermedi e occuparsi del personale. In questa visione ci sono altre possibilità di integrazione più complessiva o soltanto partenariati rafforzati con alcuni specifici Paesi europei?

Lei ha fatto riferimento al programma F35, al JSF, e all'acquisto che entro il 2022 si dovrebbe fare di 35 velivoli. Vorrei sapere quanti velivoli abbiamo finora acquistato e quanti sono i prossimi in programmazione?

Terza domanda. Provo un po' di dispiacere rispetto a quello che lei ha detto, visto che mi sono occupata per circa cinque anni della questione degli alloggi militari. Mi è dispiaciuto che lei abbia fatto riferimento ancora una volta ai cosiddetti *sine titulo*. Non voglio difendere ciò che non è difendibile, nel senso che è vero quanto lei ha affermato ossia che, per una norma inserita nell'ultima legge finanziaria del Governo Prodi, c'era una programmazione prevista di costruzione di alloggi. Sicuramente la carenza di risorse non ha permesso all'amministrazione della Difesa di provvedere al personale, che tra l'altro, dopo la legge che aveva sospeso la leva obbligatoria, portava ad una professionalizzazione delle Forze armate.

Ecco, l'ultimo decreto ministeriale, grazie alle scelte del Parlamento sulle politiche sociali, ha fatto salvi i casi relativi ai militari in quiescenza, alle vedove di caduti, agli orfani di caduti e al personale con reddito minimo. Queste sono le categorie protette dal decreto ministeriale. Vorrei

che finalmente si tenesse conto di questo e si rendesse merito al ministro Pinotti di aver fatto una scelta che, secondo me, tutela le categorie che hanno diritto di essere difese, anche perché vengono dall'amministrazione della Difesa, e che non dovrebbero essere considerate *sine titulo* e quindi abusive. Questo, infatti, secondo me sarebbe molto grave e lo dico da persona che ha lavorato sia nella parte civile che in quella militare dell'amministrazione.

Richiamo, inoltre, l'attenzione del Comandante sugli alloggi del complesso di Rimini, che è proprio dell'Aeronautica. Gli occupanti di tali alloggi erano molto preoccupati da una possibile vendita in blocco, anche perché gli affitti di tali alloggi non sono assolutamente bassi.

Considero molto importante ciò che lei ha detto relativamente alla mancata manutenzione e alle scarse risorse, ma allora chiedo che si proceda a ciò che lei ha previsto per il futuro e cioè che gli alloggi militari servano come sostegno alle famiglie dei militari, alla loro dignità e al loro futuro e che si pensi anche all'acquisizione di nuovi alloggi attraverso formule di partenariato con i privati.

PRESIDENTE. Dati i tempi ristretti, chiedo ai colleghi di essere il più possibile succinti, considerando anche che dobbiamo sottoporre al Generale questioni che corrispondono alle sue competenze. Consiglio invece di sottoporre le questioni che riguardano decisioni politiche ai Ministri e ai Sottosegretari competenti.

COTTI (M5S). Signor Presidente, in primo luogo vorrei porre al Generale una domanda relativa agli AMX e ai Tornado che verranno rimpiazzati dagli F35 come aerei da difesa anche se non si tratta di difesa interna ma esterna, dove ci sono minacce.

Ora, sappiamo che gli F35 verranno dotati di bombe nucleari B6112 di enorme potenza distruttiva, credo dieci volte superiore a quella della bomba di Hiroshima, e so che anche gli AMX e i tornado possono essere dotati di bombe nucleari. Vorrei sapere, quindi, quali ordigni portano. Mi fa pensare, infatti, che siano classificati come mezzi difensivi che dovrebbero portare armi necessarie a colpire un obiettivo ben identificato e non a fare una strage come quella di Hiroshima. Quali bombe portano gli AMX e i tornado attualmente?

In secondo luogo, lei ha parlato di un addestramento congiunto aeronautico tra diversi Stati che ha citato, tra cui ho colto anche l'Arabia Saudita, a cui vendiamo bombe italiane e vendiamo gli Eurofighter che vengono utilizzati per bombardare lo Yemen e che uccidono bambini e popolazione civile. Facciamo anche l'addestramento congiunto? Tanto varrebbe che ci chiedessero direttamente di andare noi italiani a bombardare lo Yemen. Mi è sfuggito chi sia l'organizzatore di questo addestramento congiunto: l'Unione europea, la NATO? Chi è il soggetto che ha organizzato questa cosa anche con l'Arabia Saudita?

ALICATA (*FI-PdL XVII*). Signor Presidente, innanzi tutto vorrei fare un caloroso in bocca al lupo al Generale per la sua nuova avventura professionale.

Premesso che condivido quanto lei ha riferito sui continui tagli alla Difesa che trovo negativi e deleteri soprattutto nel momento storico che viviamo, vorrei sapere se c'è pericolo che sin quando non entreranno in servizio e in funzione gli F35, la nostra Aeronautica possa rimanere, per così dire, «appiedata» con enormi difficoltà nel contrasto agli innumerevoli pericoli, alle innumerevoli minacce che oggi attraversano il mondo e in particolare il Mediterraneo? Quanti sono i Tornado e gli AMX attualmente in perfetta efficienza a parte gli Eurofighters?

In secondo luogo, per quanto riguarda il MUOS di Niscemi, che è stato oggetto di innumerevoli polemiche e sentenze, vorrei sapere se sarà eventualmente utile anche alle nostre Forze armate e quindi anche alla nostra sicurezza e se, per quanto di sua conoscenza, al di là delle sentenze, l'eventuale attivazione del MUOS possa creare problemi alla salute dei cittadini.

SECCO (*FI-PdL*). Signor Presidente, il generale Vecciarelli ha detto che in 18 mesi ci sono stati 34 interventi su allarmi da intercettori. Vorrei chiedere se tali allarmi sono stati generati da elementi interni alla nostra Nazione o da nazioni estere.

SANTANGELO (*M5S*). Signor Presidente, anch'io faccio un «in bocca al lupo» al Generale per il suo prestigioso e non semplice nuovo incarico.

Naturalmente, dal punto di vista economico, sappiamo che le ristrettezze che riguardano tutti i settori e anche la Difesa sono un tema centrale. Allora, dato che questo discorso non viene fatto quasi mai anche da altre forze e visto che la contabilità industriale credo sia fondamentale per cercare di ottimizzare e di ridurre gli sprechi, le chiedo come vengono applicati, in campo aeronautico, i principi della contabilità industriale e quali *software* utilizzate nello specifico.

Sono partito dalla contabilità industriale perché proprio ieri, insieme al collega Marton, siamo stati a Cameri e abbiamo visitato la base. Abbiamo avuto la fortuna anche di vedere due F35 che erano pronti per decollare. Abbiamo appreso, inoltre, che questi aerei si stavano recando negli Stati Uniti d'America. A quanto pare si trattava del terzo mezzo che verrà trasportato. Ci siamo chiesti, quindi, se fosse stata fatta una contabilità industriale per le traversate perché il costo non deriva tanto dal mezzo che si sposta, ma dal fatto che tale mezzo viene scortato e fa tre o quattro rifornimenti in volo.

Inoltre, i mezzi che sono andati negli USA sono mezzi italiani che poi ritorneranno? Infatti, ci è stato spiegato che saranno utilizzati per scopi addestrativi. Allora, visto che sono stati prodotti in Italia e probabilmente saranno anche italiani, perché non fare l'addestramento in Italia e ottimizzare i costi sotto questo punto di vista?

Ci sono delle definizioni che mi hanno colpito particolarmente relativamente alla vostra visione dell'Aeronautica del futuro che, le dico, condivido pienamente, anche a nome del Movimento 5 Stelle. Una visione futura della Difesa che sia differente rispetto a quella che attualmente abbiamo: efficace, efficiente, sostenibile dal punto di vista finanziario – per questo ritorniamo alla contabilità industriale – e sostenibile dal punto di vista del morale del personale. In quest'ultimo caso, Generale, non mi trova assolutamente d'accordo perché questi punti all'interno del Libro bianco non ci sono, anzi, sono proprio all'opposto. Infatti la scheda che lei ci ha mostrato relativa al taglio del personale ci preoccupa davvero moltissimo. Piuttosto che un'Aeronautica con la gente e per la gente, come lei dice, si rischia di fare un'Aeronautica per le macchine con la gente. Questa è la cosa che maggiormente ci preoccupa.

Per quanto riguarda Cameri, abbiamo riscontrato personale preparatissimo e davvero devo farvi i complimenti per come è organizzato il tutto. Lei ha parlato della linea di produzione delle ali che è la seconda nel mondo davvero spettacolare. Il problema, però, di cui spesso non si parla, è che fino ad oggi da quello stabilimento è uscita soltanto una coppia di ali. I mezzi che sono partiti sono arrivati con materiale proveniente e assemblato interamente dagli Stati Uniti.

Quindi, quando lo stabilimento andrà a regime e saremo nelle condizioni di produrre 6,5 ali al mese, probabilmente si potrà ottimizzare tutto quello che abbiamo in mente. Ma come mai ancora non siamo nelle condizioni di fare questo?

La zona che riguarda la verniciatura è un altro orgoglio italiano, con strumenti che sono stati pensati e realizzati dall'Italia: ma non ci sono i mezzi da verniciare. E allora mi chiedo quando potremo dire che tutti questi investimenti fatti a Cameri diventeranno operativi. Altrimenti, tutto quello di cui parliamo potrebbe trasformarsi in uno spreco di energie ed economico non indifferente. Mi permetto di consegnarle tante altre domande che vorrei farle in modo tale che, magari con più calma, anche successivamente potrà rispondermi.

BASILIO (*M5S*). Durante un'audizione alla Camera dei deputati con il generale Del Sette, dal momento che i lavori si erano prolungati, avevamo chiesto di poter consegnare delle domande scritte da inviare al Generale. In questo caso, le invieremmo al generale Vecciarelli. Poi potremmo fissare la data di una seconda audizione nel corso della quale lui potrà rispondere alle nostre domande.

PETRENGA (*FdI-AN*). Io mi associo agli auguri già rivolti dai colleghi al Generale, che ringrazio per l'esauritiva esposizione.

Io non mi soffermo sugli F35, ma faccio una domanda che riguarda il personale. Lei ha fatto riferimento all'istituzione di una nuova figura, quella del Presidente nazionale dei sottoufficiali. Sarà sicuramente un'ottima istituzione, nonché un'attenzione a questo settore del personale, ma

da cosa scaturisce questa esigenza? Cosa intende lei dare e offrire, a questa categoria?

MARTON (M5S). Generale, premesso che quello che sto per chiederle è compito nostro, io le chiedo l'impatto che avrebbe un certo tipo di norma.

Lei ha parlato di permutate per servizi. Quanto inciderebbe la possibilità di darvi la possibilità di vendere sul mercato i servizi, appunto, eccezionali, che abbiamo visto ieri?

VECCIARELLI. Un tema che mi solletica molto è questo dell'integrazione europea della difesa. Sottolineo che i militari, quelli italiani in particolar modo, primeggiano in questo contesto, europeo e internazionale.

Noi non avremmo che da guadagnare in un'integrazione europea. Noi siamo bravi (non dico che siamo i primi della classe perché altrimenti ci sopravvalutiamo), ma tutte le Forze armate italiane esprimono delle capacità, dei valori, delle attitudini, delle capacità di lavorare insieme agli altri sicuramente adeguati per fare questo passo.

Io ero addetto militare a Berlino da una settimana quando le due Camere si pronunciavano su questa integrazione europea. Correva l'anno 2007 e pensavo che noi fossimo rimasti indietro, e che in questo settore ci fosse un mondo a due velocità. Purtroppo, è stata un'illusione. La sovranità nazionale di ogni Paese oggi, tesa a salvaguardare gli interessi dei singoli, è ancora talmente elevata che non ci consente questo passo in avanti.

Ma se a livello politico voi doveste individuare la percorribilità di questa strada, troverete noi in prima fila a darvi supporto. Noi riteniamo, infatti, che potremmo adottare politiche comuni, tecniche comuni, interoperabilità sul nascere, e affrontare insieme problemi che per molte sfaccettature sono simili.

Adesso l'integrazione europea la stiamo realizzando dal basso, per quello che è possibile. Quindi, laddove si può parlare di addestramento comune creiamo un centro di eccellenza presso il Paese che è più portato per questo tipo di capacità rispetto a un altro. Ma ci sarebbero molti altri settori da esplorare. Riconfermo quindi quello che ho appena detto, e non parlo solo per l'Aeronautica, ma per tutto il contesto della Difesa italiana. L'Italia è pronta a fare questo passo laddove si intravedesse una percorribilità politica.

Per quel che riguarda l'integrazione interforze, ho passato gli ultimi dieci anni in ambienti interforze internazionali e quindi sento di avere il DNA interforze. Poiché io vedo in questo soltanto una possibilità di maggiore efficientamento ed efficacia dell'intero sistema, in Forza armata io sarò il primo a supportare quello che scritto è nel Libro Bianco.

Ancora, devo dire che io considero il Libro Bianco un punto di partenza, perché tutte le volte che ci avviciniamo a dei cambiamenti così sostanziali purtroppo l'*output* sarà di compromesso, a volte, di percorribilità e di pratica fattibilità. Molto si dovrà fare in questo settore, ma le basi che

stiamo gettando, almeno con questa idea iniziale del Libro Bianco, sono sicuramente positive e non potranno che produrre un maggior efficientamento dell'intero sistema.

Quindi, per una maggiore integrazione interforze, confido sulle più giovani generazioni, affinché questo concetto possa essere esploso e amplificato ancor di più negli anni a venire, così da costituire la base per quella successiva integrazione a livello europeo che a questo punto ritengo sia una necessità e che ci porterà a trovare anche soluzioni a problematiche comuni, non ultimo quello dei finanziamenti.

Turchia ed Egitto investono molto nelle loro aviazioni. Proprio per sottolineare che le mie parole sono pesate e non è retorica, io porterò avanti una politica di efficientamento e di sostenibilità finanziaria. Per questo, ritengo che i numeri delle nostre macchine debbano essere compatibili con i fondi e il *budget* che ci metterete a disposizione. È chiaro che, se avessimo di più, potremmo fare di più.

Vi espongo ora un concetto che non frequentemente viene portato all'attenzione di voi parlamentari. Oggi molte missioni internazionali vengono condotte sotto l'ombrello protettivo di una protezione aerea che non è la nostra, per ragioni politiche di cui vi rendete conto. Se noi dovessimo esprimere questa capacità non sarebbe certo composta dai 4 Tornado che fanno la ricognizione presso l'Iraq. Noi dovremmo essere capaci di esprimere pacchetti capacitivi di 20 o 30 velivoli, ovvero quella *close air support* (la superiorità aerea) che oggi viene garantita dagli altri Paesi alleati o amici.

Chiaramente ci sarebbe la volontà personale di contribuire di più a questo sistema, ma, ben conscio di quelle che sono le disponibilità, assicuro che l'Aeronautica farà tutto compatibilmente con quello che gli metterete a disposizione.

Vi ricordo che avevamo previsto una *tranche* 3-B degli *Eurofighters*, altri 25 aeroplani che non arriveranno, e che ci sarà una riduzione degli F35. Tutto ciò andrà a ridurre quelle che potranno essere le capacità operative dell'Aeronautica, ma anche del Paese.

Ciò che voglio dire è che ogni volta che verranno operati dei tagli in questi settori così importanti, voi starete esprimendo quello che il Paese vuole essere in un contesto internazionale di *leadership* o di subordinazione rispetto ad altri Paesi che potranno dire o non dire di più o di meno di noi in quei contesti.

Mi soffermerò ora sul difficile nodo dell'F35. Più volte mi sono trovato a partecipare ad audizioni, purtroppo in terza battuta o per fortuna mai coinvolto a dover esprimere delle riflessioni approfondite. Ho voluto fare questo discorso dello *smartphone* altrimenti la questione dell'F-35 non si capisce. Ad esempio, anche mia moglie, i miei figli, mio padre mi fanno le domande che mi fate voi, ed è difficile spiegare perché dobbiamo spendere tutti questi soldi in una macchina che serve a bombardare, come stavate dicendo. Questa macchina oggi è però la prima che costituisce un sistema nodale informativo che costituirà il primo ponte, il primo pilastro verso un futuro molto più articolato dove l'aeroplano non sarà

quello che andrà a buttare la bomba o quello che farà da intercettore, ma costituirà un sistema capace di recepire tutto quello che si muove nel suo intorno.

Con una grande capacità, che è la limitatissima, bassissima visibilità, non visto andrà in un settore a prendere tutte le informazioni necessarie; avrà una capacità di gestione delle informazioni che oggi viene stimata, con questo *software*, venti volte superiore a quella del più potente calcolatore che abbiamo, che è quello dell'Eurofighter. Per darvi dei numeri di riferimento: 400-500 megabyte dell'Eurofighter, 20-25 gigahertz di scambio dati dell'Eurofighter, e potrà analizzare tutto ciò senza l'intervento umano. C'è tutto un complesso sistema di computer e di software che gestirà l'informazione, e che la distribuirà non solo agli aeroplani, ma anche alle forze sul terreno o in mare, per approntare la migliore azione per difesa, per attacco o per soppressione; o comunque consentirà ai sistemi di comando e controllo di disporre di tutte le informazioni in tempo reale come mai è stato fatto fino ad oggi.

È questa un po' la rivoluzione, che non siamo mai, forse per nostra colpa, riusciti a spiegare a chi ci domandava se era meglio l'Eurofighter, il JSF o qualsiasi altro aeroplano. Stiamo parlando di un'altra cosa: un prodotto altamente tecnologico, così sofisticato che determinerà una rivoluzione – ho tentato di sottolinearlo un paio di volte in questo modo – di fare operazioni. La questione non sarà più se utilizzare l'aeroplano – poi vorrei fare un approfondimento su queste cosiddette bombe micidiali – per bombardare o come cacciaintercettore.

Vi riferisco una mia visione, ma in questo momento non parlo come Capo di Stato maggiore, perché non ho ancora avuto il conforto e il supporto del mio stato maggiore. Credo che il modo in cui abbiamo organizzato la nostra difesa aerea oggi potrebbe non essere sufficiente. Sto pensando – e chiederò uno studio approfondito al mio stato maggiore – di poter mettere a sistema tutti i mezzi aerei a difesa dello spazio aereo nazionale. Sto pensando che ormai le macchine che abbiamo possono fare entrambi il doppio ruolo: il ruolo prioritario sarà quello di cacciabombardiere, se l'aereo era nato per questo, e come ruolo secondario potrà fare l'intercettore. Ma fatemi dire che con le capacità residue di queste macchine oggi si potrebbero fare entrambi i lavori. Allo stesso modo, mi sembrerebbe stupido non utilizzare un Eurofighter, che sa fare bene anche altre cose, in un altro ruolo qualora ce ne fosse l'esigenza. Gli inglesi già lo fanno.

Allora si tratterà di vedere la compatibilità delle risorse disponibili, se avremo la possibilità di fare anche quello che vi ho detto, ed è questo lo studio che vorrei iniziare a fare. Così come vedo una serie di minacce che si stanno profilando all'orizzonte: i piccoli droni che non riusciamo bene a controllare; i piccoli ultraleggeri che potrebbero portare in Italia droga, armi di contrabbando o altro. Probabilmente, diversamente dal passato quando le macchine erano strutturate per una difesa contro altre macchine simili, oggi dovremo porci il problema di ampliare la vecchia con-

cezione, ma facendolo subito, perché intravedo questa minaccia come una delle più rilevanti per i prossimi anni.

Un altro compito importante in questo discorso è il controllo dello spazio aereo: non si tratta soltanto dell'esigenza della macchina che potremo utilizzare per questo scopo, ma proprio del sistema di struttura, del sistema dei sistemi che controllerà il movimento di queste macchine, comprese le nostre.

Volevo soffermarmi sull'armamento. In primo luogo vorrei sottolineare che mi sembra di non poter rinunciare a pensare che una minaccia complessa come quella di vent'anni fa si possa profilare all'orizzonte; quello che vediamo sugli scenari asiatici dovrebbe portarci a una lungimirante visione del futuro. Ma se mi limito a pensare al quotidiano, inizio a credere che gli armamenti di cui avremo bisogno, e che solleciterò affinché mi vengano procurati, possano essere anche bombe che facciano rumore: se, ad esempio, si pensa di farsi scudo con una scuola o con un ospedale, dovremmo essere nelle condizioni di poter lanciare qualcosa su quell'ospedale che faccia rumore, facendo scappare tutti quelli che sono in grado di camminare. Poi, una volta che il mio collega sul posto dell'Esercito o di una forza speciale mi abbia avvisato che l'ospedale è stato evacuato, allora si potrebbe lanciare la bomba da 500 libbre. Ecco questi sono campi in cui ci stiamo avventurando, perché purtroppo le dinamiche, le tempistiche tra il pensiero e la realizzazione di quello che vi ho detto non è di immediata risoluzione; ci vuole del tempo e ci vuole del pensiero associato.

Quanto alla contabilità industriale, tra le mie fortune o sfortune, perché non capita a tutti i colonnelli piloti di fare il direttore di un RMV (Reparto manutenzione velivoli), che normalmente è compito di un ingegnere, mi è capitato anche di fare questo. Correva l'anno 2001 e abbiamo iniziato a fare analisi industriale, sebbene non ce lo chiedesse nessuno. A quel tempo ci domandavamo se si dovesse sviluppare una gestione analitica di bilancio, ovvero individuare i costi unitari di una funzione e paragonarli a un'analogia funzione, magari civile. Ancora oggi questo compito non ci viene chiesto da una norma di legge, ma procediamo in maniera direi indipendente, manageriale.

Quando si riportano questi elementi sulla via gerarchica a chi è responsabile del settore, questi elementi vengono valutati. Un software che lodiamo da tanto tempo, da quando abbiamo inserito in servizio il Tornado, è il Silef, un sistema che sta dando dei riscontri significativi, tant'è che mi sono trovato, per esempio con il mio collega Bogdan, che oggi gestisce il programma F-35, a rilevare come questo software fosse, rispetto alle sue conoscenze dei programmi che usano negli Stati Uniti, molto all'avanguardia. Sicuramente si potrà far di più e si farà di più, perché in questa esigenza di razionalizzare le finanze c'è una costante azione diretta a raschiare il barile (perché questo stiamo facendo da dieci anni a questa parte), quindi tutte queste tecnologie non potranno far altro che aiutare l'opera che stiamo facendo.

Dico a tutti che la difesa oggi non ha nulla di cui vergognarsi o da tenere nascosto. Venite a trovarci oppure consentiteci di parlarvi in qualunque condizione, in qualunque situazione; saremo ben lieti di raccontarvi quello che stiamo tentando di fare con una passione che ancora ci anima e che ogni giorno si rinnova in quello che riusciamo a dare per il Paese.

Ringrazio l'onorevole Petrenga per la domanda sul presidente nazionale dei sottoufficiali. È una figura inedita per certi aspetti, così come è inedito soprattutto portarla a livello del Capo di stato maggiore.

È un mio fermo convincimento per averne goduto i benefici da Comandante di stormo, quindi risalgo sempre al 2000, quando il presidente dei sottoufficiali, il più anziano dei luogotenenti del mio stormo, veniva a raccontarmi le problematiche del sergente appena arrivato. Questa figura da padre o da fratello maggiore mi sarà fondamentale per conoscere i bisogni delle persone, anche quelli che escono fuori dalle regole, e per poter diffondere il mio pensiero affinché arrivi al più giovane di coloro che fanno parte del mio personale.

Nei prossimi giorni incontrerò il responsabile dei vari aeroporti e dei vari reparti e spero di poter avere una figura che abbia le capacità e la forza morale per rappresentare questa compagine e raccogliere le problematiche interne al mondo dell'Aeronautica che a volte, se lasciate andare, si incancreniscono e portano a problemi reali. Tutto questo senza interferire con il *coacher*, perché era una delle prime cose che ho detto e chiaramente mi sta a cuore.

Per quanto riguarda il MUOS, purtroppo non sono molto preparato. Vorrei però aprire un discorso un po' più ampio. Vi è un'esigenza di integrazione delle Forze armate e della difesa europea ma vi è soprattutto un'esigenza di condivisione dell'informazione, e dunque di integrazione dell'*intelligence*. Abbiamo bisogno sempre più di renderci disponibili ad accettare anche qualche compromesso per essere nelle condizioni di poter dare e poter ricevere. Le informazioni che potrebbero venire dal MUOS sicuramente verranno messe a disposizione del sistema nazionale, così come noi mettiamo a disposizione dei colleghi, dei Paesi amici o della NATO, le nostre. Quindi ritengo che un sistema siffatto, posizionato in quell'aera geografica non possa che aiutare i sistemi di *intelligence*.

PRESIDENTE. Ringrazio il generale Vecciarelli per il suo intervento e per la relazione scritta che ci ha consegnato. Naturalmente molte delle domande poste potranno essere riproposte per iscritto ed avere risposta scritta.

Dichiaro conclusa l'audizione odierna.

I lavori terminano alle ore 16,15.

