



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 3

**3<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE** (Affari esteri e difesa)

AUDIZIONE DEL CAPO DI STATO MAGGIORE DELLA MARINA  
SULLE LINEE PROGRAMMATICHE DEL SUO MANDATO

15<sup>a</sup> seduta: giovedì 23 febbraio 2023

Presidenza della presidente CRAXI

## INDICE

Audizione del Capo di Stato maggiore della Marina  
sulle linee programmatiche del suo mandato

|  |                                |                        |                |
|--|--------------------------------|------------------------|----------------|
| PRESIDENTE . . . . .                               | Pag. 3, 14, 16 e <i>passim</i> | * CREDENDINO . . . . . | Pag. 3, 14, 19 |
| BARCAIUOLO ( <i>FdI</i> ) . . . . .                | 18                             |                        |                |
| GASPARRI ( <i>FI-BP-PPE</i> ) . . . . .            | 16                             |                        |                |
| * PUCCIARELLI ( <i>LSP-PSd'Az</i> ) . . . . .      | 17                             |                        |                |
| SPAGNOLLI ( <i>Aut (SVP-Patt, Cb, SCN)</i> ) . . . | 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: Azione-Italia Viva-RenewEurope: Az-IV-RE; Civici d'Italia-Noi Moderati (UDC-Coraggio Italia-Noi con l'Italia-Italia al Centro)-MAIE; Cd'I-NM (UDC-CI-NcI-IaC)-MAIE; Forza Italia-Berlusconi Presidente-PPE: FI-BP-PPE; Fratelli d'Italia: FdI; Lega Salvini Premier-Partito Sardo d'Azione: LSP-PSd'Az; Movimento 5 Stelle: M5S; Partito Democratico-Italia Democratica e Progressista: PD-IDP; Per le Autonomie (SVP-Patt, Campobase, Sud Chiama Nord): Aut (SVP-Patt, Cb, SCN); Misto: Misto; Misto-ALLENZA VERDI E SINISTRA: Misto-AVS.*

*Interviene, ai sensi dell'articolo 47 del Regolamento, il Capo di Stato maggiore della Marina, ammiraglio di squadra Enrico Credendino.*

*I lavori hanno inizio alle ore 13,35.*

#### *SULLA PUBBLICITÀ DEI LAVORI*

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento del Senato, è stata richiesta l'attivazione dell'impianto audiovisivo a circuito chiuso, nonché la trasmissione televisiva sui canali *web* e satellitare del Senato della Repubblica, e che la Presidenza ha fatto preventivamente conoscere il proprio assenso. Poiché non vi sono osservazioni, tale forma di pubblicità è adottata per il prosieguo dei lavori.

Avverto inoltre che, previa autorizzazione del Presidente del Senato, la pubblicità della seduta odierna è assicurata anche attraverso il resoconto stenografico.

Ricordo che le audizioni si svolgono anche in videoconferenza con la partecipazione da remoto dei senatori.

#### *PROCEDURE INFORMATIVE*

##### **Audizione del Capo di Stato maggiore della Marina sulle linee programmatiche del suo mandato**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del Capo di Stato maggiore della Marina sulle linee programmatiche del suo mandato.

Do il benvenuto al Capo di Stato maggiore della Marina, ammiraglio di squadra Enrico Credendino, che ringrazio per essere qui.

Prego i senatori collegati via *streaming* che volessero intervenire di segnalarlo attraverso la piattaforma o attraverso WhatsApp ai funzionari della Commissione.

Cedo quindi la parola all'ammiraglio Credendino.

*CREDENDINO.* Signora Presidente, saluto i senatori presenti, anche a nome delle donne e degli uomini della Marina militare, ringraziando per questa prima occasione d'incontro a cui spero ne seguiranno altre.

La mia audizione è già conosciuta da alcuni membri di questa Commissione. Penso al senatore Gasparri, che è sempre presente, e alla senatrice Pucciarelli, che è sempre stata con noi, soprattutto negli ultimi anni. Per loro sarà un po' una ripetizione, ma cercherò di illustrare che cos'è e che cosa fa la Marina militare e quali sono le sue esigenze, par-

tendo da alcuni dati che riguardano il mare e la marittimità, perché non si può parlare di Marina se non si parla di mare.

La Marina è pienamente integrata nel contesto interforze, è una Forza armata multidimensionale per definizione: operiamo sul mare, sotto la superficie, su terra, in aria, e usiamo chiaramente anche lo spazio per comunicazioni d'*intelligence*. Le navi sono strumenti tecnologicamente molto avanzati, sono sistemi di sistemi, quindi abbiamo una grande attenzione anche alla *cyber* perché può affliggere e colpire le nostre unità in maniera rilevante.

Siamo una costola fondamentale del *cluster* marittimo nazionale con il quale lavoriamo; siamo quelli che consentono, difendendo la classe marittima, di operare in sicurezza sul mare e dal mare. Penso ai pescherecci, ai nostri mercantili, a chi ha gasdotti o condotte nel mare.

La Marina poi è duale per definizione: le navi sono grandi, sono modulari, sono costruite in maniera da poter essere impiegate sia in compiti militari che a supporto della popolazione civile.

Ricordiamo la portaerei « Cavour », che è la massima espressione bellica di un Paese: la prima missione è stata in supporto delle popolazioni vittime del terremoto di Haiti, dove per alcune settimane la portaerei è stata proprio l'ospedale di Haiti.

Vediamo alcuni dati, che sono conosciuti, ma magari a *spot* e non in maniera coerente.

Per quanto riguarda la distribuzione della popolazione mondiale, l'80 per cento di essa vive entro 200 chilometri dalla costa, quindi ha facile accesso al mare, ma è anche fortemente influenzabile dagli effetti dei cambiamenti climatici. Le acque ricoprono il 70 per cento della superficie terrestre; quello che avviene in una parte del mondo si può riverberare dalla parte opposta via mare.

La questione dei cambiamenti climatici vale in particolare per l'Italia, perché un terzo della nostra popolazione, quindi il 30 per cento, vive entro 300 metri dalla linea di costa. Ci sono studi che mostrano come l'impatto di cambiamenti climatici nei prossimi cent'anni avrà un effetto sull'erosione delle nostre coste; alcuni sono più ottimisti, altri più pessimisti, ma comunque un'erosione ci sarà; cosa che noi seguiamo con attenzione proprio perché siamo distribuiti lungo la costa nazionale.

Il 90 per cento del traffico merci mondiale viaggia via mare; il ruolo delle Marine è proteggere i traffici marittimi, mantenere aperte le linee di comunicazione, controllare gli stretti. Il traffico via mare inquina cinque volte meno del traffico su strada e tre volte meno del traffico su rotaia.

Le comunicazioni digitali viaggiano per il 98 per cento su cavi sottomarini, cosa che non sempre si sa; si pensa spesso erroneamente che vadano via satellite e invece no, viaggiano quasi tutte su cavi sottomarini. Se guardiamo il Mediterraneo in particolare, è veramente denso e pieno di cavi sottomarini. Abbiamo un accordo con « TIM Sparkle », un'azienda *leader* nel settore, per controllare i cavi, proteggerli. D'altra parte, può sempre avvenire un attentato, ma anche un incidente: una nave che

da fondo all'ancora nel posto sbagliato quando tira su l'ancora rischia di strappare un cavo con danni che si possono facilmente immaginare.

Oggi conosciamo molto meglio la superficie di Giove che gli alti fondali, i fondali abissali, che sono sconosciuti per il 90 per cento, ma conosciamo meglio anche quella di Marte rispetto ai fondali normali, che per l'80 per cento non sono esplorati. In questi fondali ci sono le terre rare, metalli rari, gas, petrolio, energie rinnovabili e il cibo del prossimo secolo proverrà per il 40 per cento dal mare; c'è quindi necessità di cominciare a investire in maniera rilevante anche nel mondo subacqueo dove ovviamente la Marina ha un *expertise* da sempre molto importante.

Guardiamo l'Italia con questa prospettiva, quindi; si vede quanto è protesa nel Mediterraneo, con 8.000 chilometri di costa; sette ottavi di frontiera italiana sono la frontiera marittima liquida e un ottavo la frontiera terrestre, che è protetta dalle montagne, ben presidiata da un sistema di alleanze. Tutto può essere, ma è difficile ipotizzare che i carri armati russi arrivino alla nostra frontiera – saremmo in un altro mondo – mentre i rischi e le minacce sono immediate e possono provenire dal mare, che peraltro è fonte di benessere e ricchezza per il nostro Paese. L'Italia è un Paese marittimo; importa via mare prevalentemente ciò che poi trasforma e riesporta, essendo povera di materie prime.

Vi do alcune cifre dell'economia marittima: siamo *leader* o comunque tra i primi in diversi aspetti della marittimità. È importante notare che per ogni euro che si investe in marittimità se ne attivano 1,7 per il sistema mare, 2,4 per il settore della cantieristica militare, e l'anno scorso l'insieme del prodotto generato dall'economia del mare è stato del 9 per cento rispetto all'economia nazionale. Parliamo quindi di valori molto importanti.

Abbiamo 21.000 imprese giovanili che lavorano in questo settore; abbiamo un'imponente flotta pescherecci con 12.000 pescherecci e 24.000 addetti – e sapete quanto è difficile la loro vita nel canale di Sicilia, di fronte alle coste libiche – così come il fabbisogno energetico arriva prevalentemente via mare, il petrolio sulle petroliere, il gas allo stato aeriforme attraverso i gasdotti e il gas allo stato liquido attraverso le gassiere. Guardando questa cartina si capisce perché operiamo a ovest nel Golfo di Guinea, a est nella zona del Mozambico e poi nel Golfo Persico.

Questa è la sintesi delle infrastrutture critiche nazionali che sono prevalentemente marittime. Abbiamo condotte, gasdotti; ENI sta facendo attività di esplorazione sotto Cipro; abbiamo piattaforme davanti alla Libia.

All'indomani dell'attentato del Nord Stream 2 abbiamo lanciato l'operazione « Fondali sicuri », mandando in mare i nostri cacciamine a pattugliare e a presidiare le condotte di gas che collegano Algeria, Tunisia, Libia, Italia e Albania. Questa nuova operazione controlla i gasdotti e i cavi sottomarini, nel caso qualcuno volesse farci del male.

Il Mediterraneo è un mare piccolo, solo l'1 per cento della superficie mondiale acquee, ma è attraversato dal 20 per cento del traffico ma-

rittimo mondiale, in continua crescita (arriverà al 25 per cento in cinque anni), dal 16 per cento del traffico Internet mondiale – in aumento anche questo – e collega tre continenti, tre culture, tre confessioni religiose. Come ci ricorda « Limes » è anche un medio oceano, cioè, il collegamento più rapido per andare dall'Atlantico al Pacifico. Ecco perché il traffico nel Mediterraneo è in costante aumento. Questo potrebbe cambiare se si aprirà, per effetto dei cambiamenti climatici, la rotta a Nord, che sarà più breve, con un rischio di marginalizzazione del nostro Mediterraneo.

Nel Mediterraneo gli stretti sono quattro: Gibilterra, Suez, quello di Sicilia e poi gli stretti turchi.

Chi entra da Gibilterra può anche entrare e uscire da Gibilterra, lo stesso vale per Suez, ma chi vuole attraversare il Mediterraneo deve passare dallo stretto di Sicilia. Qui abbiamo il dovere e la responsabilità di controllare e conoscere tutto quello che transita in quell'area.

Perché sono fondamentali i controlli degli stretti? Per esempio, noi siamo nella missione antipirateria e al picco della pirateria nell'Oceano Indiano nel 2010 gli armatori non transitavano più da Suez, ma facevano la circumnavigazione dell'Africa. Intanto ci fu un aumento molto importante dei prezzi delle compagnie assicurative; un viaggio più lungo costava molto di più; alla fine ci fu un aumento di un terzo del costo delle materie prime e, una volta che gli armatori circumnavigavano l'Africa, preferivano andare direttamente nei grandi porti del Nord Europa che sono ben attrezzati con marginalizzazione del Mediterraneo. Da qui l'importanza, per esempio, di presidiare l'area dell'Oceano Indiano in maniera efficace perché lì la pirateria si è molto ridotta.

Oggi come è caratterizzato il Mediterraneo? È un'area di equilibrio instabile, un'area di competizione permanente. Fino all'amministrazione Obama l'equilibrio del Mediterraneo era garantito dagli Stati Uniti; con l'avvento dell'amministrazione Obama il *focus* degli Stati Uniti si è spostato nell'Indo-Pacifico.

Oggi abbiamo l'importante portaerei « Bush » americana nel Mediterraneo solo perché era in transito quando è scoppiata la guerra con l'invasione dell'Ucraina, quindi è rimasta nel Mediterraneo. Appena la situazione si normalizzerà transiterà dell'Indo-Pacifico, perché quello è il loro *focus* oggi – ripeto – con una Marina cinese in grande e rapido riarmo, con navi tecnologicamente molto avanzate.

Per restare in quell'area – ce lo chiedono più volte – gli americani, così come noi, hanno necessità che il Mediterraneo sia in equilibrio, sia controllato. E chi lo può fare se non i principali alleati? Noi e la Francia, che abbiamo Marine equivalenti, considerando che però la Francia lavora su quattro mari: nell'Atlantico, nel Pacifico, nell'Indiano e nel Mediterraneo. Il mio omologo francese spesso dice che sono io a dover avere la *leadership* del controllo del Mediterraneo; loro possono essere di assistenza e supporto ma noi dobbiamo avere un ruolo principale.

Considerate che la Marina turca sta crescendo in maniera esponenziale: entro quattro anni arriverà a 60.000 uomini e donne, che è quasi la

somma della Marina italiana e di quella francese; quindi, i turchi avranno la prima flotta nel Mediterraneo della NATO, così come oggi hanno il primo esercito della NATO e hanno una grande libertà di azione. A noi la responsabilità, quindi, di assumere il controllo del Mediterraneo.

Dicevo che il Mediterraneo è una zona di equilibrio instabile e di competizione permanente, esacerbata dagli effetti dei cambiamenti climatici. Ci sono molti traffici illeciti: droga, traffico di esseri umani. È una situazione complicata, aggravata in questo periodo dagli effetti della guerra, a causa di un crescente riarmo, in termini soprattutto marittimi, dei Paesi della sponda Sud che comprano armi a geometria variabile. L'Algeria, per esempio, ha comprato navi da Italia, Germania e Francia, ma ha sei sommergibili moderni che ha comprato dai russi con i missili Kalibr, che, per esempio, noi in Italia non abbiamo oggi. Gli algerini ce l'hanno. Gli egiziani hanno comprato navi da noi, ma hanno comprato i sommergibili dai russi e dai cinesi. Insomma, c'è un grande riarmo in termini marittimi.

Gli effetti immediati del conflitto in Ucraina sulla sicurezza nazionale, di cui si parla peraltro poco, sono l'aumento della flotta russa nel Mediterraneo e nel Mar Nero a livelli che non si vedevano nemmeno durante la Guerra fredda.

Nel 2015 i russi avevano una sola nave logistica con una piccola base che usavano a Tartus, in Siria. Oggi la base in Siria è molto cresciuta, è una base moderna; non ha i bacini, quindi per fare i lavori importanti devono tornare in Russia, ma è una base capace di ospitare una grande flotta.

Oggi abbiamo 10 navi e un sommergibile nel Mar Mediterraneo e oltre 20 nel Mar Nero. Fino a qualche settimana fa nel Mediterraneo c'erano 15 navi e tre sommergibili di cui uno balistico.

Questa non è una minaccia diretta al territorio nazionale, ma aumenta moltissimo l'attenzione; i russi hanno un atteggiamento molto aggressivo che nel Mediterraneo non si era mai visto; era piuttosto frequente nel Baltico, che fino all'anno scorso era considerato il lago russo, oggi invece è il lago della NATO, perché i russi sono stati allontanati dalla NATO. Ripeto, questo atteggiamento aggressivo non l'avevano. Ad esempio, hanno lanciato dei droni verso la portaerei americana che stava facendo operazioni di volo e ha richiesto a una nostra unità di interporre fra le due forze. Chiaramente questo atteggiamento aumenta il rischio di incidenti. Il Mediterraneo è un mare piccolo e molto affollato; un incidente è sempre possibile e non si può sapere mai dove si va a finire.

C'è poi la questione della territorializzazione: l'Italia ha ritardato a promulgare la Zona economica esclusiva perché noi abbiamo sempre affermato il principio della libera navigazione in alto mare, ma tutti i Paesi rivieraschi hanno promulgato nel tempo le loro ZEE. Anche noi siamo in fase di promulgazione. Quella che vedete dovrebbe essere la nostra Zona economica esclusiva che, una volta implementata, andrà presidiata. Abbiamo già iniziato un'operazione di vigilanza marittima con una nave che

pattuglia, anche per far vedere ai Paesi rivieraschi che siamo presenti e stiamo andando avanti con la definizione della nostra ZEE.

La Marina militare, come dicevo, è pienamente integrata nel contesto interforze e interalleate multilaterali per i compiti difesa e sicurezza, ma siamo anche una costola fondamentale del *cluster* marittimo, quindi abbiamo moltissime relazioni trasversali con altri Ministeri; abbiamo una grande collaborazione con il terzo settore. Le navi sono duali, possono imbarcare materiale a supporto della Protezione civile. Le navi che vanno nel Golfo di Guinea e nell'Oceano Indiano, quando partono per la missione, imbarcano materiali medicali che vengono dismessi dai nostri ospedali, ma che sono invece fondamentali per le popolazioni dell'area. Quindi, abbiamo grandi attività a favore della collettività.

La caratteristica dello strumento marittimo è quella di essere intanto immediatamente impiegabile: le nostre navi, quando sono in porto, sono rifornite di viveri, munizioni e personale, quindi sono pronte a muovere in 24-48 ore. Siamo in grado di mettere in mare una forza navale (una brigata) in 24-48 ore, già pronta e addestrata al combattimento.

Siamo proiettabili, siamo mobili, siamo versatili: la nave può cambiare missione immediatamente senza dover rientrare in porto, e questo da una grande flessibilità operativa. Abbiamo una grande autonomia logistica, cioè, le navi vengono rifornite in mare di viveri e combustibile, quindi, non hanno bisogno di rientrare in porto – le navi russe hanno fatto anche periodi di dieci mesi in mare continuativi in questo ultimo anno – e sono duali.

Queste caratteristiche rendono lo strumento marittimo abilitante per ogni tipologia di intervento: possiamo supportare, per esempio, operando dal mare sul mare, tanto le azioni diplomatiche e di deterrenza, volte a evitare determinate situazioni, quanto le attività a maggior contenuto militare, necessarie per assumere – sin dalle prime fasi di una crisi – un vantaggio tattico che possa contenere i successivi sviluppi.

Il nostro strumento marittimo si basa sul cosiddetto tridente, quindi il gruppo portaerei, il gruppo anfibio e la componente subacquea, che è composta dal binomio sommergibile-forze speciali. L'insieme del gruppo anfibio e del gruppo portaerei costituisce la forza di spedizione nazionale, con gli F-35, con gli aerei di quinta generazione, che ci pone quindi in una *élite* di pochi Paesi nel mondo che hanno questa capacità. Oggi siamo soltanto noi, Stati Uniti e Regno Unito ad avere il gruppo di spedizione con i caccia di quinta generazione; la Francia ha un gruppo di spedizione, ma con i caccia di quarta generazione. Quindi, abbiamo un vantaggio strategico veramente molto importante.

La nostra azione è indirizzata lungo due direttrici: una operativa, di difesa e sicurezza marittima in contesti multidominio, multidimensionali e multilaterali; l'altra cooperativa, ossia di interazione, relazione e diplomazia navale verso alleate *partner* anche nell'ambito di iniziative nazionali e multinazionali.

La combinazione di queste due direttrici – quella operativa e quella cooperativa – si estrinseca in un continuo impegno, oltre a essere in



grado di proiettare capacità con la massima rapidità ed efficacia, dove e quando necessario, tanto in forma autonoma quanto nel quadro di alleanze.

Di cosa parliamo quando diciamo che bisogna intervenire? Questi che vedete nel Mediterraneo allargato sono tutte unità navali e, se andiamo a fare un *focus* sul Mediterraneo, questa è una foto di ieri mattina, ma abbiamo tutti i giorni una media di 10.000 imbarcazioni che circolano nel Mediterraneo, di cui dobbiamo conoscere tutto, perché in mezzo a queste imbarcazioni che si possono nascondere c'è il rischio minacce per il nostro territorio. Per fare questo dobbiamo avere peraltro navi preposizionate e pronte a intervenire in modo da fermare la minaccia lontano dai confini nazionali.

Come lo facciamo? Abbiamo implementato, peraltro l'anno scorso, questo schema di manovra, che poi ha ripreso anche la NATO per l'impiego delle forze *standing* che sono al comando della componente marittima della NATO, di una rappresentazione unitaria, dinamica e bilanciata del concetto di impiego operativo della Marina nell'attuale scenario geopolitico.

Si tratta di realizzare, nel più ampio contesto interforze, un continuo impiego operativo marittimo che abbraccia tutta l'area di prioritario interesse strategico nazionale e caratterizza tanto il dislocamento delle forze quanto le funzioni che vengono assolte, a partire dagli impieghi ad alta intensità fino a quelli più basilari (funzioni di guardia costiera o supporto interagenzia).

Questo schema assicura l'efficacia nelle attività svolte secondo criteri di economia e massimizzazione dei ritorni sugli investimenti in prontezza, la persistenza della capacità della Marina nelle diverse aree di interesse, compresa la regione artica e l'Indo-Pacifico, i compiti che vengono assegnati al Capo di Stato maggiore secondo il codice dell'ordinamento militare. Lo scopo è avere le navi dove e quando servono in considerazione dell'analisi del livello e dell'asse di provenienza della minaccia potenziale, avvalendosi di un preposizionamento concepito a monte delle nostre unità navali.

Le operazioni che svolgiamo oggi nel Mediterraneo sono quelle che vi sto mostrando: quella in verde è l'operazione « Mediterraneo sicuro », che è l'operazione più importante di sicurezza marittima che oggi svolgiamo. Fino a qualche mese fa si chiamava « Mare sicuro » e abbracciava soltanto lo specchio d'acqua di fronte alla Libia; poi, il Ministro della difesa, l'anno scorso, l'ha ingrandita dalle Baleari fino a tutto il Mediterraneo orientale proprio per dare anche un segnale ai nostri alleati della volontà di controllare il Mediterraneo centro-orientale, così come ci chiedono da più parti. È quello che stiamo facendo oggi. Abbiamo poi le operazioni di vigilanza marittima, la vigilanza pesca a protezione dei pescherecci nazionali; lavoriamo nelle operazioni NATO e dell'Unione europea nel Mediterraneo. Abbiamo i due gruppi anfibia e portaerei sempre pronti a muovere.

Abbiamo tre navi fuori area per otto mesi all'anno, una delle quali nel Golfo di Guinea, nell'operazione di sicurezza marittima « Gabinia », dove c'è un problema di pirateria diverso da quello dell'Oceano Indiano: là sequestrano le navi mentre nel Golfo di Guinea sequestrano gli equipaggi e c'è anche un grave problema di pesca illegale regolamentata che sta affiggendo le popolazioni locali, quindi siamo presenti otto mesi all'anno. Lavoriamo molto in quell'area con la nostra armatoria nazionale; facciamo diverse esercitazioni con i nostri mercantili e facciamo attività di *capacity building*, così come le facciamo nell'Oceano Indiano, nell'operazione « Atalanta »: la nostra nave si allunga in alcune occasioni fino al Mozambico dove c'è un importante impianto dell'ENI, e nel Golfo Persico dove sono presenti in maniera permanente peraltro i nostri alleati inglesi e francesi. Questa presenza favorisce anche l'inserimento della loro industria nazionale. Ecco perché dall'anno scorso partecipiamo per otto mesi all'anno anche noi, con una nostra nave e con l'idea di avere una base navale in quell'area quando ci saranno le condizioni.

La Marina non è mai stata così impiegata come in quest'ultimo anno, giocoforza, anche in conseguenza del conflitto ucraino. Abbiamo un impegno medio giornaliero di 15-20 navi, 12 velivoli, un sommergibile, oltre 3.000 persone in mare. Oggi abbiamo 27 navi in operazioni, di cui 17 in mare e le altre in sosta in porto, un sommergibile e 21 velivoli.

Noi siamo fortunati. Per esempio, il generale Serino ha detto che loro hanno un problema di addestramento sul territorio nazionale e quindi si devono addestrare prevalentemente all'estero; noi questo problema non lo abbiamo, lavorando in mare. Facciamo due grandi cicli addestrativi all'anno – uno ad aprile-maggio e l'altro ad ottobre – dove mettiamo in mare tutta la flotta. L'esercitazione « Mare aperto » quest'anno inizierà ad aprile; avremo 30 navi impiegate, a cui si aggiungono le navi dei Paesi alleati, e stiamo sviluppando anche un sistema di *training* distribuito, che consentirà anche agli addetti ai lavori o a chi sta operando in mare in attività reale di addestrarsi con la flotta.

Riusciamo a mettere in mare in contemporanea oggi 22 navi su base giornaliera – con difficoltà, ma ci riusciamo – di cui però 12 sono vecchie, le cosiddette *legacy*, quindi navi che hanno perso tutte le loro caratteristiche di impiego, e possiamo mettere in mare con il massimo sforzo 30 navi, di cui 18 *legacy* che vanno ammodernate.

Quello che vedete ora è il modello operativo interforze di riferimento del 2017, con la consistenza attuale della flotta; le navi in rosso sono quelle che vanno sostituite e c'è un piano di ammodernamento e rinnovamento che abbraccia i prossimi 15 anni; è parzialmente finanziato, manca ancora un terzo del finanziamento, più o meno, per completarlo. La parte anfibia è costituita da navi vecchie da ammodernare. La nave « Garibaldi », che è la nave di bandiera del gruppo anfibia nazionale, andrà in disarmo quando la nave « Trieste » sarà pronta, e cioè l'anno prossimo.

Abbiamo 64 navi, di cui un'importante aliquota in fase di ammodernamento o di rinnovamento.

Andando alla parte aeromobili, stiamo continuando l'acquisizione degli F35. Abbiamo due criticità: anzitutto registriamo una carenza degli aeromobili a pilotaggio remoto, che sono fondamentali perché consentono di volare sulle coste ostili senza mettere a repentaglio la vita dei piloti, ne abbiamo soltanto uno e ne dovremmo acquisire altri 13. Abbiamo poi una totale assenza del pattugliatore marittimo in versione antisommersibile. Siamo l'unica Marina d'altura ad avere queste due carenze. Il pattugliatore marittimo antisommersibile, qualunque sia la scelta che verrà fatta – se quello americano, giapponese o nazionale – non arriverà prima dei prossimi 4-5 anni; quindi, oggi siamo costretti a chiedere agli americani di poter impiegare i velivoli che loro hanno a Sigonella quando ne abbiamo bisogno. Non abbiamo in questo senso l'autonomia strategica per l'impiego di questo sistema.

Stiamo poi ammodernando anche la parte della componente anfibia, ma qui andrei ad alcune considerazioni sulla parte finanziaria.

Gli stanziamenti in legge di bilancio 2023 non favoriscono il tempestivo conseguimento delle capacità individuate dal modello di riferimento per la Marina, che ha visto assegnazioni inferiori alla reale necessità di rinnovamento e ammodernamento da avviare entro l'anno sia sul bilancio della Difesa sia su quello del MIMIT.

Nello specifico, le assegnazioni risultano più basse rispetto al quadro esigenziale sull'intero quindicennio coperto dal fondo difesa 2023-2037 e in particolare nel primo quinquennio 2023-2027, in cui l'ormai consolidato incremento della curva dei fabbisogni, diretta conseguenza anche dall'aumento dei costi dell'energia e delle materie prime a causa dell'attuale situazione geopolitica, richiederebbe maggiori disponibilità finanziarie per consentire l'avvio e il sostegno di programmi della Difesa e della Marina in questo caso.

Inoltre, le minori risorse del MIMIT in legge di bilancio 2023 hanno generato ritardi nei pagamenti per le FREMM 11-12 (quelle che devono arrivare al posto di quelle due che abbiamo venduto all'Egitto) con il rischio di penali e interruzioni a sostegno di programmi come il nuovo sommergibile e l'ammodernamento della componente elicotteristica o delle FREMM.

Per rimediare a queste criticità è necessario intraprendere misure che conferiscano al processo di ammodernamento e rinnovamento dello strumento di difesa e sicurezza certezza, stabilità e profondità di investimenti. In tal senso, come peraltro sostenuto dal Ministro della difesa nel corso dell'audizione dello scorso 25 gennaio, quale provvedimento mirato ad accordare strutturalità al ciclo di programmazione sarebbe auspicabile, già con la prossima legge di bilancio, ridotare il fondo per gli investimenti della difesa mediante un'unica manovra che accorpi i volumi finanziari relativi ai tre provvedimenti successivi.

Inoltre, sarebbe necessaria una semplificazione delle norme amministrativo-contabili, tanto nazionali quanto europee, volte a favorire l'efficiamento e la velocizzazione dell'attività di *procurement* militare. L'attuale impianto normativo per gli appalti pubblici è infatti contraddistinto

da tempistiche spesso non coerenti con l'esigenza di tempestività nell'aprontamento o con la necessità di immediatezza nell'espressione di capacità operative da parte della Forza armata.

La burocrazia oggi non ci consente di stare al passo con la tecnologia, che progredisce in maniera davvero molto rapida.

Andando al modello operativo di riferimento, per mantenere una nave in mare di una certa classe è necessario averne tre della stessa classe, perché due navi si dividono l'anno, quindi fanno sei mesi di acqua a testa, e la terza è quella ferma per lavori di ammodernamento oppure occasionali di cambio equipaggio e addestramento. Quindi, per avere una nave in mare h24 tutto l'anno ce ne vogliono tre dello stesso tipo; sarebbero quattro, ma con le navi moderne si riesce ad arrivare anche a un criterio di rotazione di uno a tre.

Per esempio, le FREMM nascono per fare 3.000 ore di moto l'anno, centoventicinque giorni in mare. Le nostre FREMM invece ne fanno 4.200, cioè 175 giorni d'acqua. Questo comporta un'usura anticipata delle navi e un grande impatto sugli equipaggi di cui parlerò dopo.

I francesi che hanno il nostro stesso problema ma hanno molto più personale di noi, per ogni FREMM hanno però due equipaggi completi, dal comandante all'ultimo marinaio, che si dividono le 4.200 ore di moto, facendo circa 90 giorni di mare a testa, proprio perché diventa difficilmente sostenibile mantenere un equipaggio in mare sei mesi continuativi. Anche i sommergibili francesi hanno il doppio equipaggio; noi non abbiamo la garanzia di riuscire ad armare ogni FREMM in maniera completa con tutto l'equipaggio, all'opposto quindi dei francesi.

Dopodiché, quando muoviamo un gruppo di spedizione, che sia quello anfibia, quello portaerei o la somma delle due, ci vuole la scorta, che in teoria dovrebbe essere composta da tre navi con capacità di difesa aerea, tre FREMM antisommergibile e un sommergibile. I nostri sommergibili sono strumenti eccezionali per l'*intelligence* e anche come mezzi subacquei, ma hanno una caratteristica: sono lenti. Quindi li possiamo impiegare nel Mediterraneo, mandandoli in avanscoperta, quando dobbiamo muovere la portaerei di tipo anfibia, ma non possiamo impiegarle al di fuori degli stretti, perché non riescono a seguire il gruppo di spedizione.

Sulle navi antiaeree o di difesa aerea ribadisco che il livello necessario per una scorta adeguata sarebbe di tre navi, che oggi non abbiamo: abbiamo soltanto infatti due navi pienamente efficienti, che sono il « Doria » e il « Duilio »; il « Mimbelli » (che ho comandato quindici anni fa) e il « Durand de la Penne », che sono due navi di difesa aerea, ormai vecchie, che hanno mantenuto un'ottima capacità di scoperta aerea, ma hanno perso quella missilistica, per esempio, perché i missili erano americani e sono scaduti, quindi non sono in grado di difendere non solo il gruppo portaerei, ma nemmeno se stessi. Qui abbiamo quindi una criticità.

Abbiamo poi l'esigenza di mantenere in mare due antisommergibile (ASW), due FREMM e mezzo fuori dagli stretti (quindi tre navi per otto

mesi l'anno), due navi per la vigilanza marittima e due navi e mezzo circa per partecipare all'attività di salvaguardia della natura nel Mediterraneo. Il totale di questo, insomma, fa sì che, rispetto al modello operativo di riferimento, oggi abbiamo una carenza tale per cui, in ordine di priorità, dovremmo dotarci dei seguenti mezzi: da tre a sei fregate anti-sommergibile; due navi di scoperta aerea e di difesa aerea; una portaerei, una nave logistica e due sommergibili.

È chiaro che quelli richiesti sono investimenti molto importanti, che si riverberano però tutti sul Paese, perché investire in marittimità significa farlo nel prodotto nazionale, quindi quello che si investe poi rientra per l'80 per cento. Vengono attivati molti posti di lavoro: per costruire una nave ci vogliono quattro anni, dal taglio della lamiera alla consegna alla Marina, nei quali si attiva un indotto molto importante, nel cui ambito la nave è costruita; si attivano piccole e medie imprese, a Castellammare di Stabia abbiamo costruito una parte della nuova nave anfibia « Trieste », stiamo costruendo navi logistiche, e questo ha consentito di rilanciare l'economia di quella città. Lo stesso potrebbe avvenire anche in altre città dove Fincantieri ha cantieri vuoti, per cui investire in marittimità significa avere benefici per il Paese, al livello sia produttivo sia occupazionale.

Il personale rappresenta la maggiore criticità per la Marina ed è il *focus* su cui pongo la maggior attenzione. Al di là dei numeri, se guardiamo la percentuale di ripartizione delle Forze armate tra il 1980 e oggi, vediamo che è la stessa, però il mondo è cambiato, anche se sembra quasi che non ce ne siamo accorti. Negli anni Ottanta avevamo un grande Esercito a presidiare la frontiera terrestre contro il Patto di Varsavia, una grande Aeronautica che aveva gli obiettivi del Patto di Varsavia e la Marina che svolgeva un ruolo ancillare di scorta alle portaerei americane nel Mediterraneo. Oggi il mondo è completamente diverso, ma il taglio è stato a forbice e lineare, ha considerato soltanto gli aspetti economici e non il cambio della geopolitica mondiale, con la conseguenza che siamo molto sotto il minimo che dovremmo avere per sostenere lo strumento militare e l'attività che svolgiamo oggi.

Il generale Serino ha detto che sarebbe opportuno ritornare – e lo condivido pienamente – al modello precedente alla legge n. 244 del 2012 (cioè 190.000 unità), che consentirebbe alle tre Forze armate di avere i numeri di cui hanno bisogno.

Non ci siamo adeguati ai mutamenti geopolitici, cosa che invece è avvenuta per altri Paesi: se facciamo un raffronto con il personale di altri Paesi vediamo per esempio che per l'Aeronautica e la Marina i numeri di Francia, Regno Unito e Spagna sono molto simili, mentre con noi c'è un grande divario – e questo è un dato di fatto – e quella della Turchia, come dicevo, diventerà la prima Marina della NATO entro i prossimi quattro anni.

La condizione del marinaio è molto difficile, perché all'uscita dalle scuole – che si tratti dell'Accademia o delle scuole per sottufficiali – si va direttamente a bordo e si fanno mediamente dai 12 ai 15 anni d'imbarco consecutivi, che sono gli anni in cui si comincia a cercare di co-

struirsi qualcosa di personale e a farsi una famiglia, cosa molto difficile per il marinaio. Siamo quindi sottoposti a lunghi periodi di imbarco e la vita a bordo della nave è dura. Avendo numeri limitati, non riusciamo a consentire agli equipaggi il necessario recupero psicofisico al rientro dalle missioni. Questo crea quindi un esodo e un transito dal personale militare a quello civile, che affligge in particolare la Marina. Finora abbiamo avuto 2.621 fuoriuscite (quindi l'8 per cento del totale della forza) contro 1.000 dell'Esercito, ma 1.000 su 90.000, e solo 105 dall'Aeronautica: da qui si vede quanto è complessa la nostra vita. Peraltro, le persone che fuoriescono rimangono in forza alla Marina militare, cioè le sedi risultano occupate, mentre invece quelle persone lavorano nel mondo civile; l'impatto immediato è che non posso reclutare persone per sostituirle, finché non vanno in pensione. Questa è una cosa molto grave.

PRESIDENTE. Perché per formarne di nuove immagino ci voglia qualche anno.

CREDENDINO. A parte la formazione, non possiamo proprio reclutarli: finché non vanno in pensione, cioè, non posso reclutare nessuno per sostituire questi 2.600, perché risultano a carico della forza lavoro totale.

PRESIDENTE. E nel momento in cui vuole reclutarli, poi ci vogliono quattro anni per formarli.

CREDENDINO. Esatto, ma intanto, se potessimo liberarci di questi 2.600 posti che risultano assegnati alla Marina, già sarebbe un passo avanti molto importante; poi certamente ci vorrebbero anni per formarli, ma intanto cerchiamo di poterli reclutare.

Il numero che a noi serve, secondo lo studio fatto dall'ammiraglio Cavo Dragone quando era al mio posto, è di 39.000 unità come modello adeguato e di 35.000 unità come soglia sotto la quale non possiamo scendere; oggi, considerando i benefici della legge recentemente approvata, siamo a 30.000.

Sul personale civile valgono le stesse considerazioni: dovremmo avere almeno 9.000 unità (oggi ne abbiamo 4.750), ma siccome a causa del blocco del *turnover* andranno in pensione tutti insieme al 1° gennaio 2028, considerando anche le assunzioni programmate in questi anni, saremo a 3.500, quindi a un terzo di quello che ci serve. Oggi abbiamo deficienze dell'85 per cento tra i dirigenti civili, del 44 per cento tra i tecnici e del 28 per cento tra gli amministrativi, con un impatto molto importante soprattutto sugli stabilimenti di lavoro e sugli arsenali, per esempio, che non riusciamo più a portare avanti.

Anche qui, il personale va formato: bisognerebbe riaprire la scuola operai, c'è molto da fare anche per il personale civile, che rappresenta una risorsa fondamentale tanto quanto il personale militare.

Abbiamo un parco di circa 3.000 infrastrutture, molte delle quali sono gravate da un importante debito manutentivo, ma sulle quali ab-

biamo un importante piano di ammodernamento ed efficientamento, anche energetico, che richiede investimenti che in parte abbiamo e in parte vanno ricercati.

Gli arsenali sono infrastrutture strategiche non tanto per la Marina quanto per il Paese: l'indotto che portano alle città dove sono ubicati è importantissimo; qui è in corso un piano di rinnovamento che avrebbe già dovuto essere completato, ma la burocrazia, anche qui, ci ha bloccato. Faccio sempre l'esempio dell'Accademia navale, che sta ristrutturando il Palazzo Allievi: si tratta di un'impresa importante (60 milioni di euro), che prenderà sei anni; era tutto pronto per iniziare nel 2001, anno in cui arrivai in Accademia come direttore del corso allievi: la prima cosa che mi dissero fu di pensare a gestire la logistica, che sarebbe stata molto complessa; i lavori sono iniziati l'anno scorso (nel 2022), sono passati 21 anni. Questi sono i tempi. Ora, questo probabilmente è un eccesso, ma i tempi dalla progettazione all'esecuzione sono mediamente di 5-7 anni: vale per gli arsenali e le basi navali, per le quali abbiamo un grande progetto di ammodernamento, per poter ospitare e ormeggiare le navi nuove, e per le nostre basi aeree, anch'esse in fase di ammodernamento, soprattutto quella di Grottaglie, per ospitare gli F-35. Come ho detto, alcune risorse sono state individuate, ma ne servono altrettante per poter completare i lavori.

Quanto alle infrastrutture per il personale, il 35 per cento degli alloggi è inagibile e un 20 per cento non occupabile per via dei *sine titolo*. Venendo all'esempio degli alloggi ad incarico, ne abbiamo 1.676, dei quali 500 necessitano di lavori e 316 occupati da *sine titolo*, quindi soltanto la metà di fatto è disponibile per il personale. Ora, a questo stiamo cercando soluzioni, per rimettere a posto gli alloggi inagibili e, quanto a quelli occupati da *sine titolo*, cercare di far uscire se non altro le categorie non protette, per fare entrare invece chi ne ha diritto.

Sulle infrastrutture a fattor comune, la criticità è rappresentata ancora una volta dalla burocrazia: quindi il codice degli appalti, i tempi espansi della cosiddetta fase di attraversamento dei procedimenti, prescrizioni dell'ANAC e così via. Sarebbe fondamentale trovare soluzioni che ci consentano di ridurre i tempi per rimettere a posto gli immobili esistenti e averne di nuovi, nominando per esempio un commissario straordinario, com'è stato fatto per il ponte di Genova, per le imprese che vengono realizzate nell'interesse della sicurezza del Paese.

Tornando all'Accademia, essa non ha più l'Auditorium, che è chiuso perché sta crollando, ma è indispensabile, per le conferenze degli allievi, che ora invece sono costretti ad andare a farle in palestra. Quella però non è un'infrastruttura che dev'essere rinnovata nell'interesse della sicurezza del Paese, quindi in quel caso va bene che venga seguito il codice degli appalti; ci sono invece altre infrastrutture (come gli arsenali) che, se continuiamo a seguire il codice degli appalti così com'è, non riusciremo a tenere o a rimodernare e stanno andando in decadenza. Abbiamo fatto uno studio, grazie al quale abbiamo individuato una serie di imprese in-

frastrutturali che possono essere eleggibili per la nomina di un commissario straordinario.

Il mondo subacqueo è diventato una vera e propria dimensione fisica a sé stante e ormai questo è riconosciuto a livello mondiale. Stiamo partendo con l'istituzione del Polo nazionale della dimensione subacquea, che nascerà a San Bartolomeo (La Spezia), sarà un incubatore di *startup* e di *spin-off* e riunirà tutti gli attori che s'interessano al mondo subacqueo. Oggi investiamo moltissimo nello spazio, ma non nel mondo subacqueo, per il quale pure invece dovranno essere attivati investimenti, perché appunto rappresenta il futuro per le nostre operazioni. Il Polo nazionale della dimensione subacquea, se tutto va come deve andare, dovrebbe essere inaugurato il 9 giugno di quest'anno.

Chiudo con il giro del mondo della « Vespucci »: a luglio di quest'anno, la nave « Vespucci », che ha compiuto ieri novantadue anni, partirà per il giro del mondo, che durerà 22 mesi e farà 31 soste in 28 Paesi nei cinque continenti; sarà il sistema Paese a muoversi, quindi ci sarà un grande lavoro interministeriale per presentare al mondo quest'eccellenza nazionale; sarà nominato ambasciatore degli oceani nella Giornata mondiale degli oceani dall'ONU nel 2024, quindi questa è un'impresa molto importante e stiamo lavorando molto anche con il Ministero degli affari esteri e con gli altri Ministeri per far sì che vada tutto bene.

Ho concluso, signor Presidente, rimango a disposizione per le vostre domande.

PRESIDENTE. La ringrazio. Cedo subito la parola ai colleghi che desiderano intervenire.

GASPARRI (*FI-BP-PPE*). Signora Presidente, mi scuso anticipatamente se, dovendo andare a sostenere un provvedimento a mia firma in un'altra Commissione, poi non potrò ascoltare le risposte. Più che una domanda, il mio è un ringraziamento all'ammiraglio Credendino per i dati su cui ci ha aggiornato, dopo averceli offerti in tante occasioni di confronto, come ricordava all'inizio, anche nelle sedi parlamentari.

Il dato relativo alla Marina turca l'ho molto utilizzato, perché essendo il doppio rispetto alla situazione italiana, ci fa capire poi anche come sulla scena diplomatica internazionale o su quella libica o in tante vicende – come quella russo-ucraina, nella quale i turchi hanno fatto un tentativo, sin qui senza successo – alla fine le dimensioni militari seguano parallelamente o precedano il peso dei Paesi. Questa è la realtà, anche se alcuni si ostinano a non capirlo: c'è un collegamento tra le varie cose; un Paese conta se c'è.

Pertanto, più che fare domande, vorrei muovere considerazioni sulle responsabilità che abbiamo come Parlamento e come Governo, anche con riferimento ai cenni che lei ha fatto a temi come i passaggi di personale non più abile e lo svuotamento degli organici. Alla fine della scorsa legislatura abbiamo fatto una legge (la n. 119 del 2022), che è stato un segnale, però dobbiamo fare di più. Non le faccio una domanda, quindi,



perché è inutile che chieda a lei se serve una legge, ce lo ha detto, quindi la domanda la faccio a me: in questa fase, cosa incombe sul Parlamento e sulle istituzioni? Viviamo infatti giornate anche inquietanti e lo dico come considerazione: qualche giorno fa, con il comizio di Putin a Mosca, quello di Biden a Varsavia e quello – inevitabile – di Zelensky a Kiev, mi sembrava di vedere un cinegiornale del 1944. Questo ci fa capire che, comunque la si pensi – e noi stiamo dalla parte dell’Occidente, della libertà, eccetera – qui chi non si attrezza vede il cinegiornale, questa è la morale; la concomitanza poi non era casuale, sembravano proprio i cinegiornali da militare di Eisenhower del 1943, quindi credo che abbiamo da lavorare.

PRESIDENTE. Effettivamente ci sono anche Paesi europei che sulla loro proiezione internazionale, che significa Esteri e Difesa, investono molto di più di quanto facciamo noi.

PUCCIARELLI (*LSP-PSd’Az*). Signora Presidente, desidero innanzi tutto ringraziare l’ammiraglio Credendino per essere qui oggi e la Marina per il supporto che ha dato per il terremoto in Turchia, attraverso la nostra nave San Marco, e per l’aiuto ai tantissimi civili che hanno subito quella tragedia.

Diversi punti vorrei trattare, tra i quali per primo vi è la carenza di personale. Quanto al personale militare, con la suddetta legge n. 119 di fatto abbiamo posticipato di nove anni l’entrata a pieno regime della legge n. 244 del 2012; comunque oggi è già presente una forte criticità nell’ambito del personale della Marina militare, come lei ha già rappresentato, che con fatica riesce a rispondere a tutte le missioni e le presenze con le unità navali negli ambiti in cui sono richieste. Lei ha fatto presente come oggi in questo momento particolare vi sia uno sforzo legato alla situazione attuale. Dal mio punto di vista, in virtù della possibilità di 10.000 unità di riserva ausiliaria, si potrebbe ipotizzare di riservarne una percentuale maggiore alla Marina, perché di fatto è la Forza armata che ha maggiori difficoltà in questo momento e i transiti al settore civile ne sono la dimostrazione lampante.

La parte che riguarda le criticità nell’ambito del personale civile è oggetto anche di un ordine del giorno a mia prima firma che è stato presentato al decreto-legge mille proroghe, perché di fatto abbiamo stabilito comunque assunzioni che tardano ad arrivare, in quanto la tempistica dei bandi in una procedura ordinaria, come abbiamo già rappresentato, ha una lentezza che non va in parallelo con le esigenze delle Forze armate. L’oggetto dell’ordine del giorno è quindi proprio l’istituzione di un tavolo negoziale per certificare materialmente la necessità per fare fronte a quest’emergenza e prevedere misure d’urgenza, altrimenti non ne veniamo a capo, quindi eventualmente anche una decretazione d’urgenza emanata direttamente dal Ministero della difesa, senza dover transitare dalla funzione pubblica, perché la lentezza è in questo senso.

Sono molto lieta della possibilità di istituire un Polo *underwater* di rilevanza nazionale su questo tema. Il fatto che sarà la struttura della Ma-

rina militare a promuovere tale attività e di aver istituito un fondo da 2 milioni di euro in legge di bilancio (è comunque poco, ma almeno fa avviare una serie di dinamiche) crea molto aspettativa su questo Polo. Vorrei sottoporle il fatto che comunque noi su La Spezia abbiamo anche il Distretto ligure delle tecnologie marine: dal mio punto di vista occorre coinvolgerlo a pieno titolo in questo nuovo ente che va a formarsi e che di fatto dovrà essere un fattore di attrattiva per finanziamenti, studio e promozione di nuova progettazione, perché il futuro effettivamente sta in questo. Come lei ha ben ricordato, il 90 per cento dei traffici attraversa comunque il mare e c'è tutta la parte sotterranea che è vitale per il nostro Paese; come emerge dalla documentazione l'80 per cento è ancora inesplorato, quindi c'è tutto un mondo che dev'essere scoperto; com'è stato dato il giusto rilievo all'investimento su tutto il tema che riguarda il mondo *cyber*, così deve essere dato a quello che riguarda l'*underwater*, quindi sarà uno strumento per tutte le aziende che stanno lavorando a livello nazionale nel settore e che, dal mio punto di vista, sono anche *leader*.

BARCAIUOLO (*Fdl*). Signora Presidente, anch'io desidero ringraziare l'ammiraglio Credendino per l'esposizione di un quadro di cui avevamo necessità, soprattutto per quanto riguarda la carenza di organico, che in prospettiva è drammatica e che non mi era così chiara.

Giustamente, nell'opuscolo informativo, il XXI secolo viene definito come quello blu: credo che anche la nascita del Ministero del mare vada esattamente in quella direzione, con l'auspicio di una sinergia con il Ministero della difesa, perché il mare è una nostra ricchezza dal punto di vista morfologico e anche geopolitico rispetto alla nostra collocazione.

Condivido quanto detto poc'anzi dalla senatrice Pucciarelli sul personale, auspicando di trovare forme abbreviate per colmare una situazione che chiaramente, visto il periodo che stiamo vivendo, risulta e viene percepita come ancora più urgente.

A prescindere da questo, però, come diceva giustamente prima il senatore Gasparri – altra cosa che condivido – è chiaro che la forza delle nostre Forze armate è direttamente proporzionale alla capacità dell'Italia di incidere sugli scenari. Noi vogliamo un'Italia protagonista, che nel Mediterraneo e in Europa possa dire la propria per difendere gli interessi nazionali – e non perché vogliamo essere più grandi, più bravi o più belli di qualcun altro – cosa che non si può fare se non mettendo a sistema una serie di questioni, tra le quali personale e mezzi adeguati. Tra l'altro, abbiamo anche una ricchezza imprenditoriale importante da questo punto di vista, che quindi può e deve fungere da volano per l'intero settore, in una strategia complessiva anche di infrastrutture portuali che crediamo debbano essere arricchite, perché possono avere un ulteriore effetto moltiplicatore di ricchezza per la nostra Nazione.

In questo quadro oggi recepiamo le sue parole e il suo allarme sul personale, che per me è già rosso e lampeggiante rispetto al 2028, mettendolo però insieme a un quadro più complessivo, in cui la Marina –

ma il mare in senso lato, lo ribadisco – dev'essere centrale nell'azione di questo Governo.

Noi, anche come partito di maggioranza, cercheremo di incalzare l'Esecutivo su questo.

SPAGNOLLI (*Aut (SVP-Patt, Cb, SCN)*). Signora Presidente, nel ringraziare a mia volta l'ammiraglio Credendino, poiché sono già state dette tutte le cose che avrei dovuto dire, non le ripeterò, limitandomi a porre una domanda.

Ad un certo punto lei ha parlato di una carenza tecnica, ossia del fatto che i nostri sommergibili sono lenti: siccome non ho dimestichezza con questo tipo di tecnologie, ammesso e non concesso che ci siano le risorse economiche per poterlo fare, vorrei capire quanto tempo è necessario per realizzare e rendere operativi sommergibili adeguatamente veloci. La seconda domanda ovviamente è se questo ha senso o se invece, nella prospettiva operativa della Marina italiana, si ritiene sufficiente che essi siano attivi tal quali nel Mediterraneo.

Dico questo perché, in occasione di una passata audizione, abbiamo ascoltato una delegazione giapponese che ci ha illustrato il nuovo concetto strategico dell'apparato militare del Giappone, che non è più solo di autodifesa, ma anche di supporto a eventuali azioni lontano dal Paese. Mi interessa capire allora cosa bolle in pentola in questo senso.

PRESIDENTE. Non essendoci ulteriori richieste da parte dei colleghi, cedo nuovamente la parola per la replica all'ammiraglio Credendino.

CREDENDINO. Grazie, Presidente.

Il Polo nazionale della dimensione subacquea sarà inclusivo al massimo: tutti quelli che hanno interesse a operare nel mondo subacqueo potranno – io dico dovranno – entrarvi, quindi immagino una struttura che avrà anche una fondazione senza scopo di lucro che possa convogliare gli investimenti e in cui, oltre alla Marina militare e ad AIAD, ci saranno anche i centri di ricerca nazionali, le università e tutte le micro, piccole e medie imprese; quindi chiunque abbia un interesse e la voglia di operare nel mondo subacqueo potrà entrare nel Polo nazionale della dimensione subacquea: questo è lo scopo. Tale mondo sarà popolato prevalentemente da droni, che saranno comandati da mezzi di superficie subacquei, con o senza pilota a loro volta, e da sensori. Questo sarà il mondo subacqueo, quindi tutti quelli che lo desiderano devono poter entrare in questo mondo, che sarà aperto a tutti e sarà inclusivo (si potrà entrare subito o lo si potrà fare dopo); quello che è importante è pensare nel futuro di attivare una linea di investimenti prossima a quella che c'è per lo spazio, perché quello che avviene nello spazio si deve replicare sott'acqua. Si parla già di turismo subacqueo e ci sono già imprenditori che pensano a costruire città subacquee; per i grandi *yacht* si stanno costruendo microsommergibili per fare turismo subacqueo o consentire al proprietario di scappare in caso di attentato. Insomma, c'è anche un mondo civile che sta investendo molto, in maniera un po' scoordinata; ecco perché è

bene invece avere un riferimento, che consenta di avere un controllo di quello che avviene: come c'è un controllo dello spazio aereo, ce ne vorrà uno dello spazio subacqueo, ma il Polo sarà inclusivo al massimo.

Sul personale ho parlato a sufficienza: siamo sottodimensionati di 5.000 unità; certamente di quelle 10.000 riserve auspichiamo che una quota sia destinata alla Marina; meno personale c'è, maggiore è il problema degli esodi, perché chiaramente parlo con la gente che se ne va, che dice di voler restare, perché ama la Marina, ma non ce la fa a crearsi una famiglia e a resistere a quel tipo di vita, troppo impegnativo e oneroso. Questo si risolverebbe se riuscissimo ad arrivare a livelli paragonabili a quelli francesi o inglesi, che hanno una Marina veramente simile alla nostra, perché il numero dei marinai è lo stesso, ma hanno 10.000 persone in più, e questo consente di effettuare loro quel recupero psicofisico che i nostri marinai e le nostre marinaie non possono fare.

I sommergibili sono costruiti per operare prevalentemente nel Mediterraneo e sono estremamente efficaci: una decina d'anni fa abbiamo fatto un'esercitazione nell'Atlantico, dove il nostro sommergibile doveva affondare la portaerei americana, che era circondata da tutto il gruppo di portaerei; non solo ha affondato tutte le navi, ma e poi è emerso al fianco della portaerei sempre senza mai essere stato scoperto e ha salutato. Si tratta quindi di battelli estremamente silenziosi ed efficaci. La questione della lentezza è strutturale: con i sommergibili convenzionali non si riesce ad arrivare a velocità elevate, perché ci vogliono quelli nucleari per andare veloci; per le nostre esigenze nel Mediterraneo, però, vanno bene i battelli che abbiamo, ce ne vorrebbero due in più. Poi non li possiamo impiegare fuori dai distretti, ma la nostra area d'interesse strategico internazionale è il Mediterraneo allargato e in quest'area li possiamo impiegare correttamente.

PRESIDENTE. Ringrazio l'ammiraglio Credendino per aver voluto condividere le linee programmatiche e soprattutto le necessità del comparto della Marina con la Commissione, che abbiamo registrato molto bene.

Ha ragione nel dire che durante gli anni della Guerra fredda siamo stati una Nazione di confine (e il nostro confine era a Est) e che in questi anni siamo ritornati a essere una Nazione di confine, che però in questo momento è il Mediterraneo, che per noi è un'area vitale, ma che non aliena il conflitto tra superpotenze che ci si sta stagliando davanti. È quindi un'area molto importante. La Commissione e il Parlamento faranno di tutto per sostenere le necessità della Marina.

Ringrazio nuovamente l'ammiraglio Credendino per il contributo ai nostri lavori e dichiaro conclusa l'audizione.

*I lavori terminano alle ore 14,30.*