

INTERVENTO CSMM A SEMINARIO AMMIRAGLI

Le nuove norme di linguaggio che, soprattutto gli ammiragli e la dirigenza della forza armata, deve conoscere e deve saper trasmettere in modo che mi aiutate a diffondere la cultura marittima, il perché serve la Marina. Questa è una presentazione che faccio ai nostri politici in giro per l'Italia, grazie alla quale ho anche ottenuto due FREMM in più rispetto al modello operativo interforze di riferimento. E' una presentazione che risulta convincente, così ha detto il Presidente del Consiglio. Quindi voi dovete conoscerla nella sequenza in cui la mostro perché questo è quello che colpisce (informazione che più o meno tutti conoscono ma conoscono a spot, invece qui sono messe su una sequenza logica, quindi risulta difficile dire che la Marina non serve o che serve una Marina più piccola; giustifica la nostra esistenza, fa capire quello che ci servirebbe, quello di cui abbiamo bisogno (cosa che per esempio le altre forze armate in questa sequenza logica non riescono a trasmettere perché sono oggettivamente diverse e perché il nostro Paese è un Paese marittimo)).

Vi invito a prenderla e tenerla, verrà aggiornata di volta in volta a cura dell'assistente, e quando incontrate a vostra volta personaggi di rilievo che possono esserci utili, che siano politici o economisti parlate di queste cose in questa sequenza.

1. Il mare unisce le terre che separa, l'80% della popolazione mondiale vive entro 200 km dalla costa (questo è un dato che pochi sanno) e questa rappresentazione fa vedere bene la distribuzione mondiale della popolazione che, a parte in India e in Cina, è distribuita lungo la costa, è fortemente influenzabile dagli effetti climatici di tali eventi climatici.
2. 1/3 degli italiani vive entro trecento metri dalla linea di costa (questo dato che non si conosce, quindi ancora una volta fa capire quanto il nostro Paese sia un Paese marittimo e quanto sia influenzabili dagli effetti dei cambiamenti climatici)
3. oltre il 90% dei traffici viaggia via mare, quindi c'è l'esigenza di proteggere il traffico marittimo che è il mezzo più conveniente dal punto di vista economico, meno inquinante, inquina 5 volte meno che su strada, 3 volte meno che su ferrovia.
4. le comunicazioni digitali (anche questo è un dato che colpisce perché molti pensano che internet viaggi via satellite): il 98% di internet e di comunicazione digitale viaggiano su dorsali sottomarine dove Sparkle è leader mondiale. Oggi il 16% del traffico mondiale passa nel Mediterraneo ma è in aumento del 20%. Sparkle è una azienda leader nel mondo nella stesura di cavi di questo tipo sottomarini Noi abbiamo fatto un accordo l'anno scorso per il controllo e la protezione di questi cavi che Sparkle sta raddoppiando in questo momento nel Mediterraneo unendo e aggiungendo cavi in Tunisia in Egitto quindi questo aumento del 20% non avverrà nei prossimi 5 anni ma in tempi molto più brevi
5. L'ambiente subacqueo. Dire sempre una cosa importante: oggi si conosce meglio la superficie di Giove rispetto ai fondati abissali che sono inesplorati per il 97%, si conosce meglio la superficie di Marte rispetto ai fondati in genere che sono inesplorati per 80%. Il futuro dell'umanità è sott'acqua. C'è una grande corsa allo spazio, nessuna corsa al mondo subacqueo. Bisogna prevedere investimenti nel mondo subacqueo pari a quelli che ci sono per lo spazio. Noi a breve apriremo il polo nazionale della subacquea, questa cosa è molto seguita anche all'estero, tutti i Paesi stanno partendo per le esplorazioni del mondo subacqueo. Ognuno parte in maniera diversa, la Francia per esempio ha sviluppato una dottrina di guerra subacquea fino a 6000 metri di profondità ma diciamo molto militare, invece il nostro sistema coinvolge tutti gli attori che sono interessati al mondo subacqueo, quindi intendo dire università, piccole e medie imprese, startup, Eni Sparkle. Tutti quelli che lavorano con il modo subacqueo, che saranno quindi la dimensione tecnologica del mondo subacqueo che dovrà essere sviluppata in tempi brevi. Il Polo subacqueo avrà questo scopo. Il mondo subacqueo sarà popolato da droni, da sistemi senza pilota che riporteranno dati a una nave madre che potrà essere subacquea o di superficie, con o senza pilota. Quindi l'esigenza per noi è sapere che succede sott'acqua quindi sensori posizionati sulle sponde Marini e poi trasmettere le informazioni e usare i droni per fare attività civili e militari.

6. L'Italia e il mare (mostrare l'Italia in questa prospettiva che fa capire quanto il protesa nel Mediterraneo): abbiamo 8000 km di costa che la frontiera terrestre è una piccola frontiera, peraltro difesa dalle Alpi e da un sistema di alleanze che difficilmente può essere incrinato, quindi tutti i rischi e le minacce vengono dal mare così come tutte le opportunità di crescita vengono dal mare. Noi siamo leader in diversi settori dell'economia marittima: 136 miliardi è il valore complessivo che viene attivato dall'economia del mare quindi quasi il 10% di incidenza sul totale dell'economia nazionale, oggi, che il mare non viene sfruttato al cento per cento. Ora l'istituzione del ministero del mare e del comitato interministeriale per le politiche del mare speriamo che porti un cambio in questo, i segnali sono molto positivi e chiaramente qui la marina ha un ruolo determinante visto che noi siamo il fattore abilitante, lo strumento abilitante per tutto il cluster marittimo nazionale. Qui si vede quanto l'economia, la blu economy sia da traino nel bene e nel male per l'economia generale. Quando sale la blu economy sale l'economia generale, quando scende, scende l'economia generale (in questo momento dopo un picco dovuto probabilmente al covid o ad altri fattori che adesso andiamo a esaminare) è netta la ripresa e questo si trascina dietro l'economia generale. Questi sono dati di quest'anno fatti da uno studio dell'european house Ambosetti, uno studio molto buono. Ne stiamo affidando un altro alla fondazione Bono. Quindi un mare piccolo, l'1 per cento della superficie di acqua mondiale aventi interessato al 25 per cento del traffico marittimo, in aumento, e come dicevo da 16 per cento del traffico mondiale in aumento. Non è soltanto diciamo il collegamento tra tre continenti ma anche il collegamento tra est e ovest e quindi è la via più breve per andare dal pacifico all'atlantico e viceversa. Oggi che la strada a nord è chiusa, se si dovesse aprire chiaramente la strada a nord tutto cambierà ma al momento è la strada più breve ed è per questo che il traffico è in aumento e lo sarà ancora di più nei prossimi anni, è un mare, è un'area molto complessa adesso (non vado nel dettaglio, queste sono cose che sicuramente conoscete), ci sono diversi fattori di rischio, diverse minacce. Il traffico di migranti, il riarmo dei paesi della sponda sud del mediterraneo soprattutto in termini navali ricordiamo che l'Algeria ha acquistato sommergibili russi con missile calibre, l'Egitto compra le navi da noi e dalla Francia ma i sommergibili della Cina. A Tartus c'è un'importante base russa (questo è una cosa che dovete dire cioè gli effetti della guerra in Ucraina, gli effetti immediati per la sicurezza del nostro paese sono soprattutto l'aumento della flotta russa che abbiamo osservato a partire dal febbraio dell'anno scorso. Siamo arrivati a avere 18 fra navi e sommergibili russi nel mediterraneo, ci sono oltre 80 navi combattenti nel mar nero quindi l'insieme mar nero e mediterraneo porta a un numero complessivo di navi e sommergibili che eccede le capacità di Italia, Francia, Grecia e Spagna messe insieme, quindi questa è la vera minaccia, il vero rischio per il nostro paese. La flotta russa non è una minaccia diretta per il nostro territorio nazionale. ma aumenta la tensione, aumenta la minaccia che ci costringe a stare sempre più in mare in un mediterraneo dove fino all'avvento dell'amministrazione Obama l'equilibrio era garantito dalla flotta americana. La flotta americana in questo momento invece si è spostata nell'indopacifico. In questo preciso momento abbiamo una portaerei americana che rimarrà fin tanto che ci sarà la guerra in Ucraina ma l'obiettivo degli americani è, appena finisce, di spostarsi nell'indopacifico e per fare questo hanno necessità che l'equilibrio del mediterraneo venga garantito dai paesi diciamo più importanti in questo senso, come dicono gli americani, da Italia e Francia. Il capo dell'armerie francese, sia il vecchio che il nuovo, hanno chiaramente dichiarato che dovendo loro lavorare su quattro oceani per via di possedimenti d'alto mare, loro vedono nel mediterraneo una leadership italiana a cui loro sono in grado di concorrere. In tutto questo la flotta turca sta aumentando e aumenterà in maniera notevole nei prossimi cinque anni per arrivare a 60.000 uomini e con l'obiettivo di essere in termini numerici la seconda flotta della nato dopo gli stati uniti. Chiaramente sono un partner, io peraltro stasera prossima vado ad Ankara a incontrare il mio omologo ma è la Turchia è sempre un paese delicato quindi di fatto a noi è richiesto in questo momento storico di essere più presenti in mare che rispetto al passato nel mediterraneo, ed è quello che stiamo facendo con uno sforzo molto importante soprattutto per gli equipaggi. C'è la questione della territorializzazione, non c'è più mare libero nel mediterraneo, l'Italia sta andando avanti nella definizione della zona economica esclusiva che chiaramente richiederà un ulteriore compito per la marina che è quello di pattugliarlo. Abbiamo già attivato l'operazione per vigilare la zona economica esclusiva e ci doteremo di navi ppx che saranno dedicati a questa funzione sperando di riuscire ad

averne sei. Al momento sono tre quelli previsti e speriamo di salire a 6. Come dicevo le infrastrutture critiche nazionali sono prevalentemente infrastrutture marittime, cavidotti, condotte gas e rigassificatori di piattaforme di Eni, tutto questo va controllato tutelato svegliato soprattutto dopo l'evento del Nord Stream 2, nella stessa notte noi abbiamo lanciato un'operazione per controllare le condotte di gas che vanno dal Libia e Tunisia verso l'Italia e dall'Albania ed è un ulteriore compito che si è aggiunto per la marina. Tutto questo per dire quanto sia importante per il nostro paese avere una flotta adeguata in termini non solo tecnologici ma anche numerici e quindi anche di personale. Questo storytelling è quello che colpisce soprattutto questo delle condotte e delle infrastrutture critiche colpisce molto soprattutto la parte politica quando ne parlo.

7. Mediterraneo allargato, stesso discorso, abbiamo moltissimi interessi sia est che a ovest, l'esempio è dell'attività di Eni in corso lavori dove noi abbiamo dato assistenza alla nave di Eni quando è arrivata in zona.
8. Nel Mediterraneo, in tutto quello che abbiamo visto qual è la situazione? Noi abbiamo una media molto importante di imbarcazioni presenti nel Mediterraneo tutti i giorni (questa è una snapshot di oggi o di ieri), noi diciamo 10.000 imbarcazioni in media presenti nel Mediterraneo ogni giorno (è ancora più interessante vederla così perché in questi box c'è il numero di imbarcazioni che sono presenti oggi o quando è stata fatta questa snapshot nelle varie fasce), questo richiede veramente di conoscere tutto di queste imbarcazioni, di fermare eventuali minacce lontane, lontano dal territorio nazionale e quindi una presenza in mare che consenta di fare questo e un sistema di sorveglianza che ci garantisca questo, e questo lo può fare soltanto la marina, questo è un compito della marina ovviamente. I tre stretti, lo stretto di Sicilia è casa nostra e qui dobbiamo fare come dico sempre come nel film di Troisi e Benigni chiedere un fiorino a tutti quelli che passano nello stretto di Sicilia, questo è anche uno dei motivi per cui abbiamo allargato l'operazione la Mare Sicuro in Mediterraneo Sicuro prendendoci la responsabilità di andare dalle Baleari a tutta la zona est del Mediterraneo con una presenza media importante giornaliera di navi ed equipaggi. Fate sempre questo esempio, al picco della pirateria, per far capire l'importanza degli stretti, al picco della pirateria nel 2010, le compagnie di navigazione non passavano più da Suez ma circondavano l'Africa. Questo comportò un aumento intanto dei costi assicurativi del 30% un aumento chiaramente del viaggio e quindi il costo del viaggio con una ripercussione sulle materie prime che aumentarono in quel periodo del 30% in pochissimo tempo e una marginalizzazione mediterranea, perché una volta che le grandi navi non entrano a Suez, non entrano più in Mediterraneo ma vanno nei porti del nord Europa che sono molto meglio attrezzati dei nostri. E poi ricordiamo tutti quello che è successo con il blocco di Suez dove c'è stato un impatto giornaliero medio di circa 10 miliardi di dollari per il blocco di Suez; questo per far capire quanto siano importanti gli stretti e lo stesso vale per quello che avviene nella guerra in Ucraina. I compiti non voglio ricordarvi perché non c'è bisogno ma quello che è importante è che noi siamo il catalizzatore per la marittimità nazionale cioè a livello interdicastero e interagenzia quindi noi siamo la costola del cluster marittimo, il fattore abilitante per il cluster marittimo. Se il classo marittimo nazionale può operare in sicurezza è grazie alla marina. Questo nel Mediterraneo, nel Mediterraneo allargato e dove serve. Per fare il nostro mestiere noi dobbiamo avere la conoscenza di quello che avviene sopra e sotto la superficie dove andiamo ad operare, avere unità sempre preposizionate lontane dalla costa in modo che possano intervenire e bloccare, come dicevo prima, minacce lontano dal territorio nazionale ed essere in grado di proiettare capacità dove serve e quando serve e in tempi rapidi. Per fare questo noi ci basiamo sul tridente che tutti conoscete ma siamo uno dei pochi paesi che ha appunto un "expeditionary task force" che è la somma del "carrier strike group" e dell'"amphibious task group". Carrier strike group che è dotato degli aerei di quinta generazione e qui siamo oggi in effetti in tre paesi al mondo in grado di proiettare potenza con il caccia di quinta generazione quindi noi, Stati Uniti e UK. I francesi hanno il caccia di quarta generazione quindi sono a un livello inferiore. Su questo, non mi ricordo facendo la lastrina dopo, comunque io ho lavorato moltissimo in quest'anno e mezzo per riuscire a entrare in quello che era un gruppo ristretto a tre di portaerei: Stati Uniti, UK e Francia, ci sono riuscito. A Parigi ci sarà una conferenza dei comandanti delle marine che hanno la portaerei in cui siamo entrati anche noi quindi andrò con i miei omologhi americano, UK e francese per parlare del perché serve la portaerei e comunque siamo entrati in questo gruppo ristretto e faremo anche un'attività di comunicazione

strategica con Francia e UK con l'obiettivo di dire che i tre paesi europei che hanno la portaerei lavorano insieme e lo scopo oggi è avere una portaerei sempre nella zona del Mediterraneo allargato includendo anche l'Atlantico del Nord e una nell'Indo-Pacifico; quindi stiamo prevedendo adesso di mandare la nostra portaerei per sei mesi, cinque mesi nell'Indo-Pacifico. Quando la nostra portaerei rientrerà, partirà al Charles de Gaulle; quando rientrerà al Charles de Gaulle partirà la portaerei inglese e così via. Questa è la rotazione che intendiamo fare, ne ho già parlato con il ministro, l'abbiamo già detto in effetti a Newport e di questo parleremo a Parigi appunto a gennaio quando ci sarà la riunione dei comandanti delle portaerei. Quindi questa è una grossa e importante novità. Lo schema di manovra che adesso è in mano a CINCPAC consente di avere la nave migliore dove serve sulla base del livello di minaccia atteso. E' stato implementato l'anno scorso, abbiamo preso l'idea da MARCOM che è stato, devo dire, il primo a modificare l'impiego delle sue forze navali standing adottando uno schema di manovra. Mi è molto piaciuta l'idea e l'abbiamo adottata anche noi per la Marina ed è un sistema molto efficace per essere il più efficace possibile. Queste sono le operazioni che abbiamo adesso in atto, poi le vedrete, immagino che CINCPAC abbia già ampiamente parlato, ma è solo per dire che l'impegno che abbiamo in questo momento storico è sicuramente l'impegno maggiore sicuramente dalla caduta del muro di Berlino ma noi abbiamo avuto fra Mediterraneo e Mediterraneo allargato, noi abbiamo avuto il 27 aprile di quest'anno un picco di attività con 42 navi in attività di cui 12 fuori dagli stretti e in un giorno abbiamo avuto tre navi di scorta, tre gruppi portieri americani in tre diversi oceani, cosa che nessun paese alleato ha mai dato e che il segretario della Navy del Toro che ho incontrato a Newport la settimana scorsa mi ha ricordato ringraziandomi e tanto, per dire quanto gli americani in questo momento ci considerano un partner affidabile. E' importante, il segretario del Toro ha fatto un tweet, lui è rimasto due giorni a Newport all'International Seaport Symposium, ha fatto un tweet dove c'era una foto con tutti i capi delle marine, una foto dove lui parla con l'inglese e altri due o tre capi e una foto dove siamo io e lui da soli. Il suo assistente mi ha detto che è un messaggio che ha voluto dare dell'importanza che lui ha annette alla marina italiana.

9. Operazione fondali sicuri, questo come dicevo non è più futuro è il presente, noi qua stiamo investendo molto e qui entrerà appunto il polo della subacquea dove la Marina avrà una leadership perché sarà composto, non ricordo se qui c'è una slide sul polo, lo vediamo dopo, va bene, quindi il concetto operativo che io ho espresso al ministro, ma anche a tutta la classe politica quando la incontro, è che noi dobbiamo essere in grado di proiettare appunto l'Expedional Task Force, che è la somma come ho detto del Carrier Strike Group e dell'Amphibious Strike Group, con tutto il resto a scalare. Per fare questo noi dovremmo avere questo pacchetto capacitivo che deve rappresentare la scorta all'ETF dove il livello necessario dovrebbero essere 3 DDG, 3 FREMM ASW e un SSK, il livello minimo ad alta intensità è quello che vedete (2 DDG, 3 FREMM ASW e un SSK) e il livello minimo a bassa intensità è quello che vedete, (1 DDG, 2 FREMM ASW e un SSK) adottando il criterio rotazionale di 1 a 3 che è quello che si usa non solo in Marina ma anche in Aeronautica, poi viene fuori il numero di navi che servirebbero alla Marina italiana per essere adeguata al ruolo che le viene richiesto dal paese, quindi uno strumento, quando parliamo di strumento dobbiamo appunto considerare che il Mediterraneo è sempre più congestionato, ne abbiamo già parlato, abbiamo in questo momento un'alta credibilità ma questo ha un costo perché questa credibilità ce la siamo conquistata soprattutto in questi ultimi due anni grazie all'impegno che la Squadra Navale, il Comando Logistico, la formazione di tutta la Marina e soprattutto il personale ha messo in essere e quindi veniamo visti come un partner molto affidabile e credibile di cui in questo momento non si può fare a meno. Ridurre questa presenza, come ho detto al Ministro, significherebbe chiaramente ridurre la credibilità e lasciare il Mediterraneo ad altri, in particolare alla Turchia e probabilmente alla Francia.
10. Abbiamo quindi un numero molto più elevato di ore di moto rispetto a quello che dovrebbe essere previsto, con tutte le navi devo dire, e questo ha un grosso impatto sugli equipaggi e sul numero di personale che dovremmo avere e che non abbiamo. In questo momento è richiesto un grande impegno, un grande sforzo agli equipaggi e qui chiaramente la classe dirigente deve essere in testa, c'è una grande esigenza di parlare con gli equipaggi, il CINC lo fa costantemente, questa è una cosa molto molto importante così come lo fanno i comandanti di divisione, ma è chiaro che è necessaria e indispensabile la vostra presenza col personale per spiegarli perché gli chiediamo di essere così

impegnati, così costantemente impegnati in questo sforzo che mi auguro non dovrà continuare troppo a lungo anche perché non siamo in grado di sostenerlo ancora per molto ed è qui che sto lavorando con la classe politica per riuscire ad avere 5.000 persone in più.

11. Sulle navi, facendo i conti appunto di quello che serve in base al concetto operativo che vi ho illustrato, a noi servirebbero da 3 a 6 fregate ASW in più, due DDX in più, una portaerei in più, una nave logistica in più e due sommergibili in più rispetto al MOIR. Ad oggi siamo stati autorizzati a costruire due fregate ASW, due FREMM in più, quindi anziché avere i 10 FREMM ne avremo 12 a regime e questo è un risultato molto positivo.
12. Noi ad oggi abbiamo risorse già stanziati per l'ammodernamento della flotta di circa 32 miliardi di euro, esigenze già riconosciute ma risorse che devono essere trovate, per altri 20 miliardi invece risorse che devono essere approvate per 20 miliardi. Questo è il mio lavoro e questo dovrà essere il vostro lavoro di convincimento e lo possiamo fare non solo convincendo la classe politica ma anche l'opinione pubblica su perché serve la Marina. Interessante che l'altra sera era a Trieste con il CUAMM che è appunto l'Associazione Medici con l'Africa, Don Dante è una persona molto influente sotto tutti i punti di vista, ma ci sono stati due - tre imprenditori italiani molto importanti a cui ho fatto vedere queste cose che mi hanno detto Ammiraglio, purtroppo quello che fa la Marina è poco conosciuto, noi vediamo la pattuglia acrobatica, l'Esercito lo conosce tutto il mondo ma la Marina che faccia così tante cose noi non lo sappiamo e questa è una cosa di cui adesso ci siamo fatti carico perché c'è un'esigenza da parte nostra di essere molto più efficaci nella comunicazione verso l'esterno. L'altra cosa da dire a tutti è che quando si investe in marittimità si investe nel territorio nazionale cioè Fincantieri investe soprattutto molto in Italia, adesso anche all'estero ma diciamo che quello che investiamo in navi rientra per l'ottanta per cento e distribuito su tutto il territorio nazionale contrariamente per esempio ad altre forze armate che sono invece localizzate più a livello regionale ma soprattutto rientra in termini di PIL quindi quello che investiamo in marittimità per l'ottanta per cento rientra in termini di PIL e c'è un grande rientro occupazionale. Per costruire una nave ci vogliono quattro anni, ci volevano quattro anni quando è stata costruita la Roma e ce ne vogliono quattro ancora oggi quindi la tecnologia non ha molto modificato questo tempo. In quattro anni si attiva un grandissimo indotto quando dico indotto si va dal paninaro che vende panini alle maestranze alle cose di nicchia di alta tecnologia. Sono quattro anni in cui c'è un grande ritorno occupazionale e in termini di PIL quindi più si costruiscono navi più si arricchisce il paese e su questo con Fincantieri andiamo avanti molto bene insieme nel divulgare questa informazione. Abbiamo iniziato una diciamo da un anno e mezzo una grande attività per rendere le navi cyber resilient, abbiamo aperto un polo cyber nostro a Sant'Alessandro dove peraltro adesso verrà diciamo verrà spostato il centro di valutazione della difesa ma stiamo facendo molto dal punto di vista cyber, dobbiamo acquisire una mentalità cyber che non abbiamo quindi faremo anche molto in termini di formazione abbiamo un'azienda che lavora ormai con noi con una sorta di partnership di PPP quindi partnership pubblico privata, l'ammiraglio Ricca che tutti conoscete è stato assunto come responsabile della formazione proprio per aiutarci a partendo dalla formazione di base ma arrivando anche alla formazione avanzata dei dirigenti a farci acquisire quella necessità e comprensione di questo mondo che noi non conosciamo. Abbiamo fatto un esperimento appunto di abbiamo mandato 30.000 messaggi a tutti gli indirizzi marina e i risultati sono stati diciamo interessanti per la scarsa dimestichezza, conoscenza e attenzione che abbiamo verso questo aspetto. Adesso non voglio andare in dettaglio anche perché io ho finito il mio tempo a disposizione queste slide ve le mando. Vi informo che alla Spezia, l'arsenale di Spezia stava morendo per mancanza di persone civili perché le infrastrutture sono state non gestite correttamente o comunque diciamo non sono state diciamo mantenute nel tempo quindi c'è un'esigenza di circa un miliardo di euro per rimettere a posto, per renderlo efficace efficiente e soprattutto si direbbero oltre 2.000 civili che non verranno mai assunti alla difesa quindi c'erano due strade, lasciarlo morire, vivere nel mondo dei sogni cioè dire no noi vogliamo mantenerlo, assumiamo 2.000 civili e troviamo un miliardo di euro per rimetterlo a posto, impossibile e siamo invece andati rispetto a una soluzione innovativa di partnership pubblico privata che ho presentato al ministro la settimana scorsa che ha approvato per cui la marina resterà ovviamente proprietaria dell'arsenale ma lavoreremo con Fincantieri, con la Rina e probabilmente adesso anche con Leonardo per una gestione moderna dell'arsenale che verrà quindi anche aperto

all'esterno soprattutto all'esterno e quando dico all'esterno intendo a tutti quelli che si occupano anche di cantieristica navale di cabotaggio eccetera per sfruttarlo in maniera adeguata con un ritorno per la forza armata a regime di circa 15 milioni di euro l'anno. Entro marzo presenteremo quindi la soluzione, la struttura finale e per partire con quest'impresa e andare a contratto. Questa iniziativa ripeto molto innovativa perché altri paesi sono andati su soluzioni diverse, l'UK ha esternalizzato tutto ma la marina non è contenta, la Francia ha fatto via di mezzo, questa ci sembra essere invece una soluzione molto importante che vedremo poi se sarà il caso di estendere o meno al resto della flotta.

13. Queste poi ve le vedete tanto sono self evidente, personale, qui quello da dire in questo storytelling è che dall'ottanta a oggi c'è stato un taglio a forbice, qui non mi ricordo, non ci sono le percentuali di ripartizione retorte che vanno messe ma se noi controlliamo le percentuali, la ripartizione del personale nella difesa tra le forze armate dell'ottanta ad oggi, è oggi rimasta la stessa. Il mondo è cambiato ma evidentemente non ci siamo accorti, se noi facciamo raffronto con gli altri paesi più simili a noi vediamo che la marina e l'aeronautica sono simili, in alcuni casi la marina è più popolata rispetto all'aeronautica ma diciamo che sono più o meno simili, da noi invece c'è questa sprecazione di seimila persone che ci rende impossibile la vita, quindi noi abbiamo esigenza, lo studio l'ha fatto l'ammiraglio Cavodragone con l'ammiraglio De Carolis quando erano capo e sottocapo, individuando in 35.000 il numero minimo di persone di cui abbiamo bisogno e 39.000 il numero adeguato. Io su questo sto lavorando, abbiamo intanto avuto un primo aumento di 3.300 unità che ci porterà a essere a 30.000 ma l'obiettivo è ovviamente di arrivare a 35.000 quindi io continuerò su questo con la massima energia ma qui dovete anche voi dovete avere chiaro quello che dobbiamo raccontare. Abbiamo molti dimissioni in questo momento ma devo dire controllando col passato comunque non è che siamo molto distanti dal passato, comunque ci sono diversi fattori, oggi c'è un mercato molto importante esterno che assume con stipendi molto alti, noi non siamo competitivi in particolare in alcune categorie, per esempio se noi pensiamo di formare personale specialista nella parte cyber siamo perdenti perché questi fuori guadagnano 5 volte quello che guadagnano in marina ma non è solo questo, per esempio i medici che lavorano nel mondo della subacquea fuori guadagnano quando operano in quel mondo 400 euro nette al giorno o chi opera, i gruisti che operano nelle infrastrutture subacquee guadagnano fino a 700 euro al giorno, è chiaro che ci sono professionalità che fuori oggi guadagnano molto di più, dobbiamo quindi capire cosa fare e come farlo, certamente dobbiamo essere più bravi nella comunicazione interna, questo è un task che ho dato adesso allo staff su cui stiamo partendo e su cui investiremo molto, ma qui ripeto c'è un'esigenza che la dirigenza sia molto vicina al personale perché spieghi perché siamo così impegnati in questo momento e cosa facciamo noi per il nostro paese.
14. Sul DISM stiamo andando avanti, è molto complicato però nel piano per le politiche del mare è passato il concetto intanto e quindi questa è una novità, qui il ministro ha le idee chiarissime, vuole che questo dispositivo venga portato a termine e che quindi ci sia un provvedimento legislativo che attivi questo strumento, vediamo quando e come ci riuscirà.
15. La cooperazione internazionale è fondamentale, è sempre più importante, ci sono moltissimi forum in cui siamo dentro ed è per questo per esempio che ho voluto che un tre stelle o un due stelle seguisse la campagna di Morosini ma adesso cominceremo anche con la campagna di Vespucci e questo sarà lo standard, cioè quando le navi vanno fuori dagli stretti e fanno la campagna ci vuole un tre stelle o due stelle o comunque un ammiraglio che sia in porto perché questo cambia poi il livello degli ospiti che noi riusciamo a ingaggiare in quei porti. La campagna di Morosini è stato un successo che è andato al di là delle aspettative, io a Newport ho avuto una richiesta di incontro di bilaterale con praticamente tutti i capi delle marine che ha visitato il Morosini, che hanno voluto incontrarmi per rappresentarmi quanto sono rimasti colpiti dalla nave e da quello che facciamo. Adesso il capo della marina indiana mi ha chiesto di mandare la Portaerei in porto in India dicendo che qui da noi vengono solo i francesi, basta vogliamo che venga anche la marina italiana, vogliamo cominciare a lavorare con la marina italiana. Il capo della marina giapponese ci ha scelto come riferimento per l'addestramento sugli F-35B, quindi non ha voluto gli inglesi, vuole noi ed è per questo che manderemo il Cavour in Giappone sperando di trovare le risorse che sono molto importanti, ma l'idea è questa. Però ecco questo tipo di attività fuorisede e il Monte Cuccoli partirà per il giro del mondo

passando da Panama al momento e per congiungersi poi con il gruppo navale Cavour in Giappone, a questo scopo di essere diventare anche noi un riferimento a livello internazionale soprattutto nell'area del Golfo dove adesso siamo presenti. Il capo della marina del Qatar mi ha offerto di aprire una base logistica marina in Qatar quindi questo speriamo di farlo presto anche perché gli altri paesi Francia e UK hanno base logistica permanente all'estero, manchiamo solo noi e visto la nostra presenza sempre più costante in quell'area dobbiamo aprire una base anche noi in quella zona, il ministro è assolutamente d'accordo, ci stiamo orientando per il Qatar. Abbiamo moltissimi rapporti anche trasversali in Italia, noi siamo come dicevo una costola del cluster marittimo ma lavoriamo moltissimo per il terzo settore grazie alla dualità delle nostre navi e questo ci dà un grande valore aggiunto e su questo dobbiamo insistere e puntare sempre di più.

16. Il Polo nazionale subacqueo aprirà a breve, aspettiamo soltanto ormai la firma del nostro ministro, cosa che avverrà in tempi brevi, qui ci sarà un comitato interministeriale con i quattro dicasteri che sono diciamo a pari livello del comitato ma che sarebbe presieduto da me, quindi abbiamo ottenuto questo. Il capo della marina sarà il chairman del comitato interministeriale e gli altri due sottocomitati saranno comunque a guida marina. Sarà il ministro a designare il presidente su mia proposta, quindi questa è una cosa molto importante e qui come ripeto ci sono tutti quelli che si occupano del mondo subacqueo. Bene, io direi che ho concluso questa presentazione, ve la lascio, ripeto sarà aggiornata a cura dell'assistente con cadenza trimestrale ma deve diventare una specie di *va de vacuum* che tutti dovete portare al seguito e in ogni occasione di incontro che avete usate questa sequenza e questo è un modo di linguaggio perché questo ci consente di farci conoscere sempre di più e far capire quanto è indispensabile per il nostro paese avere una marina che consente peraltro al paese di essere ancora più rilevante a livello internazionale come sta avvenendo in questo momento storico.