

Ispettorato per il Supporto Logistico e dei Fari

“Linee guida” dell’Ispettore per il Supporto Logistico e dei Fari per il 2009

Le presenti linee guida indicano, in assoluta aderenza con le **“Linee guida del Capo di Stato Maggiore per il 2009”** e in continuità con la discendente strategia dell’Ispettorato per le attività di specifica competenza, gli intendimenti cui dare contributo concreto, conferendo quindi la dovuta priorità ai programmi ad essi associati.

L’entità delle attività da sostenere in una situazione di obiettiva difficoltà, dovuta principalmente alla riduzione delle risorse finanziarie, ma anche alla obsolescenza delle infrastrutture di supporto, impone di ricercare una sempre maggiore efficienza da perseguire attraverso un processo di miglioramento continuo, sviluppato ed articolato a tutti i livelli, nelle rispettive aree di competenza ed intervento.

Il 2009 si presenta come un anno particolarmente complesso, denso di impegni e di scadenze importanti, cui si dovrà far fronte, pur nella conferma ormai strutturale della riduzione di risorse sui capitoli dell’esercizio, avendo come obiettivo primario quello di assicurare la necessaria efficacia al supporto tecnico-logistico al servizio dello Strumento Navale attivo nei vari teatri operativi. Nel contempo occorrerà assicurare lo svolgimento delle altre fondamentali attività d’istituto, quali quella relativa alle Unità di Nuova Costruzione, articolata oltre che sul controllo della specifica attività contrattuale di collaudo, finalizzata alla consegna e ingresso in servizio, anche sulla definizione del supporto logistico in vita, nonché quella dell’operatività del Servizio Fari. In tale ultimo settore, di grande importanza anche per la sua ricaduta in campo civile, si dovranno finalizzare i numerosi progetti in corso, miranti sia all’automazione che al telemonitoraggio a distanza dei segnalamenti marittimi, ricercando anche l’impiego di nuove fonti di energia rinnovabili. Le attività degli Enti Tecnici dovranno essere limitate all’indispensabile, strettamente correlato a scadenze di legge ed al rispetto delle normative relative a igiene, sicurezza ed ambiente.

Supporto tecnico-logistico allo Strumento Navale

Dovrà essere assicurato lo svolgimento del programma navale assegnato agli Stabilimenti di Lavoro e agli Enti Tecnici, come stabilito nelle rispettive lettere di mandato, assicurando, in particolare, per tutto lo Strumento Navale, il rispetto delle normative relative ad abitabilità, sicurezza ed ambiente.

Particolare valenza assume il lavoro svolto di riprogrammazione e di organizzazione delle lavorazioni che ha individuato modalità innovative di manutenzioni per fasce di prontezza operativa e di ammodernamento progressivo per il mantenimento delle capacità operative, peraltro da approfondire ulteriormente per renderle sistematicamente e strutturalmente efficaci su più lunghi periodi temporali.

La valutazione e gestione dei rischi correlati alla presente fase di grave sofferenza finanziaria e infrastrutturale dovrà avvenire in maniera misurata, mediante la ricerca e la proposizione di ogni possibile innovazione nel settore delle procedure, modalità e scadenze manutentive, sia per quanto riguarda le manutenzioni ordinarie e programmate, sia per quanto attiene le attività di ammodernamento, sia di mezza vita che per il mantenimento in condizioni operative.

Si dovrà continuare a perseguire il recupero di produttività ed efficienza con la massima determinazione approfondendo e misurando adeguatamente le esigenze e le risorse disponibili ed impiegate, avendo a riferimento sia le conoscenze pregresse che gli standard industriali. In tale ottica si dovrà porre particolare attenzione alla verifica dei preventivi relativi alle ore di lavoro interne impiegate per ciascuna impresa individuata nel programma navale.

Nella ricerca di ogni possibile sinergia tra tutti gli Stabilimenti di Lavoro, dovrà essere esaminata la possibilità di creare settori di lavoro “autonomi” per sistemi/macroapparati, tali da costituire centri

di riferimento per le esigenze globali di Forza Armata (artiglierie, radar, etc.) valutandone i costi sia reciprocamente che rispetto al corrispondente costo di eventuale esternalizzazione.

Di evidente importanza la necessità di valutare l'acquisizione di carichi di lavoro (quantizzandoli in tempi ed esigenze) su Unità di nuova costruzione (Cavour, Doria, Duilio, U212A, DDG ammodernati e Maestrale ammodernate) evidenziando le esigenze di formazione, di mezzi ed attrezzature da porre a base di ogni attività di TGS, che dovrà privilegiare l'effettivo trasferimento di know-how agli Arsenali ed agli Enti Tecnici di Forza Armata.

Per perseguire il primario scopo di massimo recupero di produttività interna, dovranno essere utilizzati al meglio tutti gli strumenti normativi esistenti, tra i quali, quello economicamente più rilevante a disposizione dei titolari risulta il Fondo Unico di sede, il cui impiego, con criteri sempre più meritocratici, è ancor più evidente all'interno del vigente CCNL. Fondamentale risulterà in questo settore la finalizzazione dell'attività in corso tesa ad individuare adeguati indicatori di produttività.

Per quanto riguarda la piattaforma infologica è stato avviato un progetto complessivo che collegherà il già esistente Sistema SIGA (Sistema Informativo Gestione Automatizzata degli Arsenali) ai Sistemi informatici di gestione delle manutenzioni a bordo alle UUNN di nuova e futura introduzione quali il SIGAM ed il SIGLAM. L'architettura complessiva risultante sarà fortemente orientata ad una gestione integrata delle informazioni, fattore indispensabile per un aumento dell'efficienza complessiva del Supporto logistico, ed includerà il CSSN (Centro Sperimentazione Supporto Navale), Ente della M.M.I. deputato allo svolgimento dei processi dell'ingegneria della manutenzione.

Il pieno utilizzo del SIGA costituisce fattore irrinunciabile di miglioramento continuo e alle attività di "change management" previste nei primi mesi dell'anno, dovrà essere data la massima priorità da parte di tutti i dirigenti, militari e civili, direttamente responsabili dell'impiego del sistema e del superamento di ogni resistenza al cambiamento ancora presente nei vari livelli dei sottoposti elementi di organizzazione.

L'omogeneizzazione e la semplificazione delle procedure tecnico-amministrative di appalto e controllo delle lavorazioni applicate dagli Arsenali costituiscono ulteriore non trascurabile fattore di miglioramento ed efficientamento per gli Stabilimenti di lavoro.

Per un cospicuo salto di qualità nel miglioramento della struttura di supporto è fondamentale sostenere il prosieguo del richiamato programma di completamento del sistema info-logistico di Forza Armata, che persegue l'interoperabilità di tutti i sistemi informativi previsti e la coerente implementazione dell'ingegneria del supporto presso il Centro di Sperimentazione del Supporto Navale.

A quest'ultima attività si affianca quella di elaborazione ed applicazione di un requisito di TGS omogeneo per tutte le unità navali, sia per quanto riguarda l'area delle manutenzioni che quella dei materiali, che deve privilegiare il massimo sfruttamento ed il miglior utilizzo e crescita delle risorse degli Enti di Forza Armata.

Attività infrastrutturale

Sul piano delle infrastrutture nel corso del 2008 sono state avviate le prime attività programmate nell'ambito del Piano Brin, di durata sessennale, impostato in coerenza con lo studio elaborato dal C.A.I.D. (Comitato Area Industrie Difesa) sul più generale aspetto riguardante l'efficientamento degli Stabilimenti di Lavoro, nell'ambito del quale l'Ispettorato ha svolto un ruolo costruttivo e propositivo.

Di fondamentale importanza la continuazione di tali attività, tese prioritariamente ad assicurare il rispetto della normativa in materia antinfortunistica ed ambientale, nonché la razionalizzazione delle attività lavorative mediante accorpamento delle stesse in strutture omogenee e correttamente dimensionate sull'esigenza del *core business* delle manutenzioni navali.

In tale ottica è fondamentale il monitoraggio continuo del Piano Brin e delle attività ad esso correlate, per assicurare il rispetto del calendario previsto.

Area materiali

Deve essere finalizzato lo studio della razionalizzazione dell'area materiali (Maricegesco e Diremag), impostato nel corso del 2008, perseguendo, tra l'altro, la massima integrazione tra organizzazione delle scorte ed area manutenzioni, dando concreto impulso alla alienazione dei materiali già dichiarati in esubero e promuovendo, quando ne ricorrano le condizioni, la dichiarazione di fuori servizio ai sensi dell'art. 55 del RAD, per i materiali impiegabili.

Primario obiettivo di tale area è assicurare, nelle nuove e difficili condizioni di riferimento, in particolare programmatico e finanziario, la disponibilità, a tempo dovuto, dei materiali necessari per le differenti aree di manutenzione, in coerenza con la dinamicità ed il continuo adeguamento del programma navale. In tale quadro di oggettiva difficoltà a programmare e pianificare per tempo, l'attività negoziale deve essere improntata a tempestività, semplificazione, economicità, trasparenza e correttezza avvalendosi degli strumenti negoziali più idonei ad assicurare la disponibilità dei materiali necessari all'esecuzione delle manutenzioni navali.

Fonti di autofinanziamento

La complessità e la sofferenza del quadro finanziario, in particolare per i capitoli dell'esercizio, impone il massimo sfruttamento degli strumenti normativi disponibili per il recupero di risorse mediante l'utilizzo della specificità delle potenzialità umane e materiali di Forza Armata. Massimo impulso deve pertanto essere attribuito all'utilizzo, secondo le procedure approvate, delle clausole 568 e 569 della legge di bilancio 2006 (permuta di beni e servizi) e al contributo, in ambito Forza Armata, secondo una "vision" strategica complessiva stabilita dallo Stato Maggiore, per l'utilizzo dell'art. 14 bis della legge 133/2008.

Introduzione in servizio Unità di Nuova Costruzione

Si dovrà proseguire nello svolgimento delle attività istituzionali a favore delle Unità di Nuova Costruzione coerentemente con i dettami della normativa nazionale e degli eventuali accordi internazionali, nonché degli specifici contratti e convenzioni con l'Industria di riferimento.

Il monitoraggio delle lavorazioni dovrà essere prioritariamente indirizzato alla verifica della rispondenza dell'allestimento con i previsti requisiti operativi e contrattuali, in modo da assicurare all'atto della accettazione il normale impiego operativo delle Unità.

In particolare, per Nave Cavour, monitorare che la programmazione e l'avanzamento delle lavorazioni pianificate assicurino la disponibilità dell'Unità in tempo utile e nell'assetto necessario per l'approntamento e la partecipazione agli eventi stabiliti dallo Stato Maggiore. Scrupolosa attenzione dovrà essere posta relativamente alla problematica del distacco del trattamento del ponte di volo al fine di verificare che sia risolta secondo le più ampie aspettative della Forza Armata, ristabilendo le previste condizioni di efficienza, affidabilità e "safety" necessarie per la normale operatività del ponte.

Per le Unità Classe Orizzonte proseguire l'attività di controllo del progresso delle lavorazioni sulla piattaforma di Nave Duilio e dei lavori post-consegna della piattaforma di Nave Doria, e coordinare la partecipazione degli esperti nazionali a tutte le attività di collaudo "official" in porto e in mare, di piattaforma per Nave Duilio, del sistema di combattimento per Nave Doria, onde acquisire gli elementi per fornire il contributo di competenza nell'imminenza delle rispettive scadenze contrattuali.

Nell'ambito delle attività di collaudo/accettazione, particolare attenzione dovrà essere prestata al coordinamento dell'impiego degli esperti nazionali presso le strutture del SIF e dello SWIP e al

concorso da prestare alla Commissione Francese per le prove “official” di classe sulle Unità francesi.

Per il Programma FREMM, tenuto conto dell’avanzato stato di costruzione della prima Unità della classe, nelle more della definizione della tabella di equipaggiamento da parte dello Stato Maggiore, dovrà essere portata avanti la definizione quantitativa e qualitativa degli scaglioni del personale designato a costituire l’equipaggio, e l’individuazione della tempistica di assegnazione degli stessi al Marinalles, tenuto conto delle attività da svolgere da parte dello stesso.

Infine, per i sommergibili classe Todaro, dovrà essere seguito il completamento dei lavori di fine garanzia e delle lavorazioni aggiuntive previste per lo Scirè e delle lavorazioni previste per il Todaro.

Ristrutturazione del Servizio Fari

Il 2009 costituirà un periodo di transizione per il Servizio Fari nazionale a seguito dell’approvazione della proposta di un nuovo assetto organizzativo da parte dello Stato Maggiore. L’obiettivo da conseguire è individuato nella definizione, attraverso il concorso dei competenti EE.OO. dello SMM, di un nuovo E.O. sostenibile e fortemente caratterizzato da criteri di funzionalità, economicità e razionalità. In tale contesto, attraverso un approccio sinergico con lo SMM, particolare energia dovrà essere profusa nell’approfondimento degli aspetti normativi e nella ricerca di nuove forme di sfruttamento del patrimonio immobiliare del Servizio non più utilizzabile.

Gestione del cambiamento

Nel corso del 2009 sarà dato ulteriore impulso alle attività propositive verso lo Stato Maggiore Marina, discendenti dallo studio dei processi, tese ad orientare l’organizzazione dell’Ispettorato in senso maggiormente razionale, accorpendo competenze, eliminando ridondanze e snellendo lo svolgimento dei compiti di istituto.

Parte altamente qualificante del processo è l’individuazione di un elemento di organizzazione, a costi praticamente nulli, responsabilizzato sull’ingegneria del supporto, in grado di dare impulso e coordinamento a fondamentali attività, in gran parte già richiamate (processi di ingegneria della manutenzione presso il CSSN, ottimizzazione TGS, etc.) oggi svolte in maniera distribuita tra vari Reparti.

Nel mentre sarà assicurato ogni contributo in termini di professionalità, studi, specifiche iniziative, partecipazione a gruppi di lavoro o quant’altro dovesse essere domandato all’Ispettorato, si richiede il massimo sforzo in termini di spirito di iniziativa e propositivo, inteso a contribuire ad un miglior superamento della presente sofferente situazione che si protrarrà sicuramente per tutto il 2009.

Quanto oggetto delle presenti **“Linee Guida”** postula un contributo che sarà diverso a seconda degli Enti a vario titolo coinvolti, ma è indispensabile che tutti abbiano coscienza complessiva delle attività in corso e degli obiettivi strategici da conseguire. Solo con il responsabile e condiviso apporto di tutti si potranno infatti conseguire i necessari positivi risultati indispensabili per il successo della trasformazione in atto alla quale, l’Ispettorato, nell’ambito delle proprie competenze, responsabilità e possibilità, intende fornire il massimo contributo.

Roma, 7 gennaio 2009

L'ISPETTORE PER IL SUPPORTO LOGISTICO E DEI FARI
Ammiraglio Ispettore Capo Alberto GAUZOLINO

