

Licio Giorgieri nasce il 1 Giugno del 1925 a Trieste dove si laurea in ingegneria Navale e Meccanica con 110 e Lode nel 1949. Nel 1950, vinto il concorso in Aeronautica e nominato Tenente del Genio Aeronautico viene inviato alla SGA di Firenze per il corso di formazione che gli consente di prendere servizio a Treviso e poi a Ghedi. Assegnato al 6° Stormo Caccia, ottiene subito l'incarico di Capo Reparto Tecnico e cura l'arrivo in Italia dei nuovi cacciabombardieri americani F 84 G. Dopo un primo periodo di ambientamento professionale viene trasferito all'Ufficio Sorveglianza Tecnica di Torino il 16 Novembre 1953.

Presso l'UST il giovane Ten. Giorgieri si trova inserito in una attività di controllo e verifica della qualità degli approvvigionamenti, in particolare nell'area delle commesse con l'estero che in quel periodo significava sostanzialmente controlli e verifiche sulle forniture in USA. Qui lavora a stretto contatto con l'ing. Gabrielli, progettista del velivolo FIAT G 91. Grazie alla sua indole speculativa acquisisce padronanza in un settore complesso e delicato dove si fondono le conoscenze tecniche e le attività amministrative, per ottenere il migliore risultato possibile per l'Amministrazione.

Divenuto Capitano nel 1955 con ottime conoscenze dei processi di collaudo secondo le "nuove" procedure americane, si fa apprezzare quale ispettore dei controlli qualitativi di produzione ed, in particolare, introduce nelle industrie italiane, allora fornitrici di parti di ricambio quei principi che poi sarebbero evoluti fino a diventare le attuali norme del controllo di qualità.

Comincia così una lunga attività di applicazione in campo universitario che lo porterà, nel 1963, alla libera docenza in razzi e propulsori spaziali. Scrive apprezzati articoli sui problemi tecnici dell'impiego dei missili mentre si cimenta tra i motori a razzo e i motori a reazione del tipo Allison (degli F 84 G), dimostrando un particolare interesse per i diversi sistemi di propulsione aerea. Frequenta un corso di "alta specializzazione" a Cranfield, in Gran Bretagna, conseguendo il diploma in "Propulsione aeronautica e missilistica".

Presto le sue qualità rendono maturo il trasferimento alla Direzione Generale delle Costruzioni e degli Approvvigionamenti dove viene inserito nella 2° Divisione "Studi", alla fine del 1956.

Da questo momento svolge molteplici incarichi: dall'insegnamento di "Propulsione a razzo" presso la scuola di Ingegneria Aeronautica di Roma, all'insegnamento di "Propulsione Aerea" a vari corsi per AUC a Firenze, mentre diviene Capo della 2° Sezione "Sviluppo Prototipi" e svolge interessanti studi per determinare la possibilità del decollo a "lunghezza zero" del velivolo FIAT G 91.

Nel 1959 dopo una missione negli USA per prendere cognizione degli sviluppi dei propellenti solidi, pubblica due volumi che saranno di testo presso l'Università di Roma e la Scuola di Guerra Aerea, partecipa autorevolmente anche al Pannello AGARD di Pasadena, sulla propulsione a razzo. Cura particolarmente le indagini teoriche e sperimentali per realizzare i bersagli occorrenti alle prove di omologazione del missile italiano C.7 e propone la realizzazione di un endostatoreattore di sua progettazione per motorizzare i velivoli bersaglio. Il Capo della Divisione Studi, Col. Schepisi, dell'epoca fa presente al Direttore Generale, Ten. Gen. Filippone, che il fecondo ingegno del Cap. Giorgieri non è supportato da un'organizzazione in grado di recepire e sviluppare tutti i frutti delle sue potenzialità, precisando anche che svolge personalmente molto lavoro di studio e ricerca anche al di fuori del normale orario di servizio.

Nel 1961 è Maggiore, ma resta comunque alla Direzione Generale, e in qualità di Capo della Seconda Sezione della 2^ Divisione, segue lo sviluppo del FIAT G 95, un progetto Italo Tedesco di velivolo a reazione, a decollo verticale, in vista del concorso NATO per un VSTOL che sarà vinto dall'inglese Harrier. Propone migliorie per un corretto funzionamento della centrifuga umana in occasione del Congresso Annuale di Medicina Aerospaziale. Riceve un elogio per l'importanza e l'efficacia di uno studio sul decollo assistito con razzi JATO.

Nel 1962 è incaricato di Propulsione Aerea sia presso l'Università di Roma che presso quella di Trieste, partecipa come esperto nazionale al gruppo di valutazione NATO per velivoli da attacco e ricognizione, mentre si applica con perizia alla innovativa apparecchiatura disponibile presso la Divisione Studi: il Calcolatore Analogico, chiamato scherzosamente "Carolina". Uno stanzone pieno di complessi e delicati amplificatori operazionali capaci di simulare i fenomeni aerodinamici, in particolare i fenomeni transitori, con una complicata tecnica artigianale oggi superata solo dai moderni calcolatori numerici. Carolina, che permette anche di simulare le distribuzioni di probabilità, è la base di una metodica di progettazione aeronautica in cui tutti riconoscono in Giorgieri uno dei massimi esperti, fecondo di idee e di risultati innovativi.

Nel 1963 consegue la libera docenza in "Propulsione Missilistica" e si rivela particolarmente abile nell'uso delle calcolatrici elettroniche disponibili presso la DGCA. Nello stesso anno diviene Capo della 1° Sezione "Ricerca Scientifica" della 2° Divisione, viene nominato membro dell'AGARD per la Propulsione, mentre lo S.M.A. lo indica come rappresentante di Forza Armata nel Centro Propulsione del Consiglio delle Ricerche presso il Politecnico di Milano, inoltre è membro del Gruppo di Studio per la revisione del Rapporto Von Karman, il quale partendo dal rapido sviluppo degli aerei a reazione tedeschi, proponeva la creazione di un centro di ricerca e sviluppo nel campo della gasdinamica. Svolge studi comparativi per la determinazione della qualità dei progetti FIAT G 91Y e VAK 191; affina ed approfondisce le proprie capacità in quel settore che sarà sempre più sviluppato in tema di valutazioni su costo/efficacia. In questo tipo di analisi il Ten. Col. Giorgieri propone una interessante definizione che apre immediatamente le porte ad una nuova forma di speculazione progettuale: l'efficacia è la probabilità che un determinato bene (sistema d'arma, sottoinsieme, particolare, ecc.) assolva al requisito per cui viene approvvigionato. Quindi si può progettare in modo da collegare tra di loro i costi sostenibili e le prestazioni ottenibili legandoli intimamente ad un determinato scenario operativo. Si possono inoltre studiare i diversi parametri dimensionanti del progetto in modo da rendere semplici i compromessi tra di loro: in pratica si realizzano equazioni in cui è possibile variare un parametro tenendo gli altri costanti e vedere, per esempio, di quanto, a parità di peso massimo al decollo, un aumento di velocità massima riduce il carico utile (studi di "Trade Off"). Le diverse possibilità di progetto vengono così analizzate e comparate per definire le soluzioni più efficaci operativamente e le meno costose, in modo che il sistema d'arma si sviluppi, prenda forma in modo armonicamente rispondente, in ogni aspetto, all'impiego previsto.

I suoi molteplici impegni diventano sempre più gravosi e l'incarico di Professore presso l'Università di Trieste, peraltro consentito dalle norme in vigore, viene svolto, talvolta, durante i periodi di licenza per non sottrarre tempo ai compiti d'Ufficio. In tutte queste attività è stato sempre circondato da affetto e incoraggiamento da parte della sua meravigliosa famiglia.

Divenuto Colonnello GARI nel 1969, mentre la Direzione Generale veniva ristrutturata e ridenominata COSTARMAEREO, assume l'incarico di Capo della 2° Divisione ed inizia un forte collegamento con il Reparto Sperimentale di Volo per circondarsi di personale particolarmente esperto nel settore dello sviluppo e delle prove aeronautiche. Questi Ufficiali, sotto la guida di Giorgieri, impostano i programmi dal 339 all'EFA, secondo i più attuali principi dell'analisi di costo efficacia. Il programma MB 339 in particolare, svolto fin dall'inizio secondo le indicazioni della D.G. che, con l'analisi di costo-efficacia, impone alla ditta Aermacchi di Varese il raggiungimento dei traguardi addestrativi richiesti dallo Stato Maggiore dell'Aeronautica, è un esempio di efficaci sinergie per conseguire lo scopo previsto entro un budget sostenibile.

Questa scuola di pensiero continuò fino al 1987 per tutto il periodo in cui Giorgieri fu a COSTARMAEREO, fino alla impostazione dell'equazione (un libro!) per le valutazioni di costo/efficacia dell'EFA, e vide Giorgieri assumere il grado di Magg. Generale.

Dopo aver assunto l'incarico di Capo del 2° Reparto, ha ricoperto l'incarico di Capo Ufficio di Coordinamento Tecnico.

Nel 1978, dopo due anni è finalmente Tenente Generale. Nel frattempo le sue incursioni nel 1° Reparto continuavano, perché era lui l'artefice di quella organizzazione e lo legava una particolare amicizia a tutto il personale. Chi ha avuto la fortuna di lavorare a COSTARMAEREO in quegli anni lo ricorda come un uomo dotato di grande carisma, che non disdegnava, tuttavia, di raggiungere "i suoi uomini" per consumare un panino in santa pace nella segreteria della 2° Divisione il sabato mattina.

Nel 1980, mentre continua ad insegnare a Roma e a Trieste, in un momento di carenza di personale, è contemporaneamente Capo del 2° Reparto, Capo UCT, Vice Direttore Generale e presiede diverse attività di controllo sul velivolo AMX e sull'elicottero EH-101.

Nel 1982 viene nominato Grande Ufficiale dell'Ordine al Merito della Repubblica Italiana.

Finalmente, nel gennaio 1983 viene promosso Generale Ispettore (oggi Generale Ispettore Capo) e assume gli incarichi di Direttore Generale e di Capo del Corpo del Genio Aeronautico.

Incarichi così elevati e pieni di responsabilità lo tengono sempre più lontano dal lavoro più gradito, quello degli studi e delle sperimentazioni, ma egli si aggiorna continuamente, dialogando con i suoi uomini a cui dà direttamente spunti e indicazioni.

Nel 1987 gli viene conferita la Medaglia d'oro ai benemeriti della scuola della cultura e dell'arte.

Il 20 Marzo 1987, mentre tornava a casa assorto nei suoi pensieri, un vile assassino, uccise proditoriamente questo uomo buono e saggio, questo eminente studioso, totalmente indifeso.

Egli ha fatto molto per l'Aeronautica Militare, per l'industria del nostro paese, per la nostra Patria e molto altro avrebbe potuto fare.

Un atto scellerato che ci riempie ancora di sdegno, un atto orrendo ed irreparabile, che ha creato un vuoto incolmabile nel Corpo del Genio.

A lui è dedicata la stanza adibita ad Ufficio del Capo del Corpo del Genio Aeronautico.