

STOP F-35!

**Campagna di mobilitazione per fermare la produzione dei cacciabombardieri JSF-F35
Dai la caccia al caccia!**

campagna Sbilanciamoci! - Rete Italiana per il Disarmo



Sbilanciamoci!

Per un'Italia capace di futuro



CONTROLLARMI

rete italiana per il disarmo

SCHEDA - il programma JSF

Con una velocità inusuale e sconvolgente il Senato prima e la Camera dei Deputati poi hanno dato l'8 aprile 2009 il via libera al Governo per l'acquisto di 131 cacciabombardieri Joint Strike Fighter al costo di 12,9 miliardi di euro, spalmati fino al 2026 completi di relativi equipaggiamenti, supporto logistico iniziale e approntamento delle basi operative (4 aeroporti ed una portaerei e la realizzazione a Cameri (Novara) di un centro europeo di manutenzione, revisione, riparazione e modifica dei velivoli italiani e olandesi al costo di 605,5 milioni di euro da consegnare entro il 2012).

Il provvedimento, arrivato in Parlamento il 10 marzo 2009, è stato annunciato in Aula e trasmesso alle Commissioni di merito una settimana dopo, quindi ha avuto il disco verde in meno di tre settimane.

Al Senato ci sono state ben due sedute, con un dibattito durato meno di due ore complessive, in cui sono intervenuti 6 Senatori, compreso il relatore. Alla Camera è andata leggermente meglio visto che le sedute sono state tre e che il dibattito è durato quasi due ore e mezza. Sembra incredibile, ma è la realtà: in piena crisi economica, con un dibattito durato al massimo due ore e mezza, si è dato il via libera ad un provvedimento che di base ci costerà 13,5 miliardi di euro, ma che in realtà avrà un conto finale molto più alto e a cui va aggiunto il miliardo di euro già speso per le fasi di progettazione preliminare. L'esito del voto è stato quasi scontato con il PdL e la Lega che hanno votato a favore mentre il PD non ha preso parte alle votazioni per alcune perplessità sull'atto del Governo e perché non è stata accolta la sua richiesta di ascoltare in audizione: Finmeccanica, Alenia, Avio spa, le Federazioni sindacali ed esperti di relazioni internazionali. Al Senato, dove ci sono state le dichiarazioni di voto, non risulta quella dell'Italia dei Valori. Nei due pareri favorevoli ci sono alcune condizioni, legate principalmente a chiedere al Governo garanzie sui ritorni industriali e di ricerca per il nostro Paese.

Tutta questa fretta è alquanto preoccupante, principalmente perché abbiamo dinnanzi a noi, a distanza di pochi mesi alcune scelte che potrebbero cambiare notevolmente lo scenario di acquisto di questi aerei.

La prima è quella del Nuovo Modello di Difesa italiano. Infatti la crisi economica ha portato il Consiglio Superiore di Difesa, presieduto dal Capo dello Stato, a decidere di raccordare gli impegni dei nostri militari con le risorse economiche disponibili. Per questo, nella seduta del 29 gennaio 2009, su proposta del Ministro della Difesa Ignazio La Russa, è stata istituita la "Commissione di alta consulenza e studio per la ridefinizione complessiva del sistema di difesa e sicurezza nazionale". Tale Commissione si è riunita per la prima volta il primo aprile scorso, impegnandosi a presentare i risultati del proprio lavoro entro il 31 luglio. Non era corretto aspettare l'esito di questa Commissione per decidere se per il futuro Modello di difesa ci occorrono davvero 131 cacciabombardieri?

La seconda riguarda invece il paese di origine del Progetto, cioè gli Stati Uniti. Il nuovo Presidente Barack Obama ha deciso di rivedere le spese per la Difesa eliminando i sistemi d'arma da guerra fredda che non si usano più. Per molti analisti nell'obiettivo di questi tagli, da portare a casa già nel budget per il prossimo anno fiscale che negli Stati Uniti inizia il primo ottobre, ci potrebbe essere proprio il Joint Strike Fighter, certo non per abolirlo ma sicuramente per ridimensionarlo. Se questo avvenisse - inutile dirlo - i costi totali lieviterebbero a dismisura. Ovviamente questo preoccupa fortemente l'industria militare americana ed in particolare la Lockheed Martin, capocommessa del progetto. Forse è da cercare proprio qui la causa di tanta fretta da parte del nostro Governo di andare negli USA a firmare il contratto di produzione, firmato il quale siamo legati mani e piedi a questo progetto senza poterne più uscire, salvo pagare penali come sempre meno convenienti dell'adesione al progetto stesso.

La conferma che si tratta di un salto nel buio è arrivata dal nuovo rapporto del marzo 2009 del GAO (Government Accountability Office) che per il Congresso americano è il corrispettivo della nostra Corte dei Conti e che sta seguendo passo dopo passo il progetto del JSF. Il GAO è fortemente critico a riguardo e lamenta principalmente i forti ritardi, il lievitare dei costi e le scarse garanzie sulla buona riuscita del progetto. Infatti viene criticata la scelta del dipartimento della Difesa di anticipare la fase di produzione senza aver completato i test necessari, con il forte rischio di scoprire eventuali difetti a posteriori, quando correggerli sarà estremamente complicato e costoso. Del resto si è deciso di anticipare l'acquisizione del 15% del totale dei velivoli, cioè 360 aerei, testando solo il 17% delle capacità dell'F35 in volo, per lasciare tutto il resto alle simulazioni di laboratorio. Molti problemi però, emergono solo con le prove di volo. Per quel che riguarda i costi secondo il GAO nei primi nove anni del progetto sono lievitati dell'80% e continueranno a lievitare. Gli USA sono impegnati ad investire 10 miliardi di dollari l'anno per i prossimi venti anni.

Nel report l'ufficio della ragioneria del governo americano, incaricata dal Congresso di svolgere una relazione annuale sull'intero programma JSF, ha dichiarato che i costi, rispetto all'anno scorso, aumenteranno secondo due

Campagna di mobilitazione per fermare la produzione dei caccia-bombardieri JSF-F35

differenti stime tra i 2,4 miliardi e i 7,4 miliardi di dollari.

La prima stima, 2,4 miliardi di dollari, viene fatta dallo stesso ufficio amministrativo del JSF e deriva principalmente dall'estensione di un anno del programma di sviluppo, mentre la seconda, 7,4 miliardi, è frutto di un'investigazione indipendente del dipartimento della Difesa (DOD) che prevede l'estensione del programma di ben 3 anni.

Secondo questa ultima stima i costi di sviluppo complessivi aumenteranno rispetto le stime iniziali di 51,8 miliardi di dollari portando il costo complessivo del programma ad un ammontare superiore ai 300 miliardi di dollari e il costo unitario dei caccia ad una somma di ben 142 milioni di dollari.

Bisogna ricordare che nel report dell'anno scorso (Marzo 2008) il Gao aveva già segnalato un aumento di ben 23 miliardi di dollari rispetto all'anno precedente.

Il Gao sottolinea inoltre come il dipartimento di Difesa americano non abbia ancora un'esatta idea dei possibili costi unitari degli aviogetti. A conferma di questa ipotesi viene evidenziato come l'ultimo piano di acquisizione dei caccia da parte del DOD preveda altri 360 nuovi aviogetti prodotti sulla base di contratti a rimborso dei costi (al prezzo di 158 milioni di \$ per velivolo) e non a prezzi fissi come era stato previsto nei piani ufficiali del JSF. Inoltre il DOD prevede la produzione di questi 360 caccia per un costo stimato di 57 miliardi di dollari ancora prima che i Test di sviluppo siano terminati, cosa che potrebbe comportare un ulteriore aumento dei costi finali. A questo proposito il Gao anche nel 2009, come nel report del 2008, critica sia il DOD che il consorzio delle imprese appaltatrici per le pressioni che hanno esercitato affinché la fase di sviluppo dell'aviogetto fosse portata a conclusione prima che le più importanti tecnologie fossero divenute mature, iniziando così i test costruttivi dell'aereo prima che i progetti divenissero definitivi e iniziando la fase di produzione prima che i test in volo dimostrassero che l'aereo fosse realmente pronto.

Ma perplessità arrivano anche dalla Corte dei Conti olandese, che nel criticare il forte lievitare dei costi del progetto afferma che è impossibile calcolare il costo reale di un singolo aereo; inoltre calcolando il costo della partecipazione delle aziende olandesi al programma di sviluppo del JSF la Corte ha stabilito che sarebbe più economico l'acquisto diretto piuttosto che la compartecipazione produttiva al progetto. Sulla base di queste preoccupazioni i vari organismi di controllo dei paesi partner hanno stabilito di ritrovarsi ogni sei mesi per verificare l'andamento del progetto. A queste riunioni non risulta abbia mai partecipato la Corte dei Conti italiana.

Il progetto è faraonico, si tratta di un sistema d'arma di 5ª generazione: il Joint Strike Fighter (JSF) è un aereo da combattimento monomotore, monoposto, in grado di operare alla velocità del suono, ma con velocità di crociera subsonica. È ottimizzato per il ruolo aria terra (quindi per l'attacco) ed ha due stive interne per le bombe che possono essere anche di tipo nucleare. È un velivolo di tipo stealth, cioè a bassa rilevabilità da parte dei sistemi radar e di altri sensori e sarà sviluppato in tre versioni: Conventional Take Off and Landing, a decollo e atterraggio convenzionali; Carrier Variant, per appontaggio su portaerei tradizionali dotate di catapulta e Short Take Off and Vertical Landing, a decollo corto e atterraggio verticale per portaerei. L'aereo avrà la capacità di operare come parte integrante di un "System of systems", cioè un sistema dei sistemi ovvero di una combinazione data da combattimento, raccolta di intelligence, sorveglianza dei teatri e delle aree circostanti, ecc. che interagiscono con i sensori terrestri e aeroportuali.

Capofila del progetto sono gli Stati Uniti e vi partecipano altri 8 paesi: Regno Unito al primo livello, Italia ed Olanda al secondo livello, Turchia, Canada, Australia Norvegia e Danimarca al terzo livello. La ditta capocommessa è l'americana Lockheed Martin Aero. La ditta italiana maggiormente coinvolta è l'Alenia Aeronautica che partecipa allo sviluppo ed alla produzione "second source" dell'ala, mentre sono poi coinvolte in modo minore un'altra ventina di aziende.

Alla fine del 2006 ha volato il primo dei 23 prototipi previsti, il prossimo anno si passerà alla produzione per arrivare al primo volo nel 2012; la produzione di 3.200 (2.500 per gli USA e 700 per i partner) aerei dovrebbe proseguire fino al 2026.

In Italia si è iniziato a parlare del progetto nel 1996 con il Ministro della Difesa Beniamino Andreatta (primo Governo Prodi), il 23.12.1988 (Governo D'Alema) è stato firmato il Memorandum of Agreement per la fase concettuale-dimostrativa con un investimento di 10 milioni di dollari, il 24.06.2002 (secondo Governo Berlusconi), dopo l'approvazione delle Commissioni Difesa di Camera e Senato è stata confermata la partecipazione alla fase di sviluppo. Sull'andamento del progetto è stato informato il Parlamento il 28.07.2004 ed il 16.01.2007 (secondo Governo Prodi) con uno stanziamento di 903 milioni di dollari.

L'aereo assolve un ampio ventaglio delle funzioni operative dell'Aeronautica Militare e della Marina Militare, ed andrà a sostituire gli AV-B della componente imbarcata della Marina e gli AM-X ed i Tornado della componente aeronautica. Quindi il programma prevede l'acquisizione di 69 velivoli nella variante CTOL a decollo ed atterraggio convenzionali e 62 in quella STOVL a decollo corto ed atterraggio verticale.

È notorio sin dalla nascita del progetto che l'allargamento ai partner, specialmente quelli europei, serviva da un lato per coprire i forti costi di sviluppo e produzione, dall'altro per tarpare le ali all'industria europea della difesa che specialmente con il progetto dell'Eurofighter stava prendendo piede nel mercato. I risultati sono sotto gli occhi di tutti, la terza tranche di produzione dell'Eurofighter il programma del caccia europeo, prodotto da Italia, Gran Bretagna, Germania e Spagna sarà ridimensionata. Dei 236 aerei previsti ne verranno prodotti solo la metà, per il resto si vedrà. L'Italia, che ne doveva acquistare 46 da aggiungere ai 75 delle prime due tranches, ne prenderà solo 21.

Secondo la Difesa nella struttura industriale grazie al progetto JSF si creeranno circa 600 posti di lavoro (nella

Campagna di mobilitazione per fermare la produzione dei cacciabombardieri JSF-F35

fase di picco), più una spinta occupazionale nelle aziende locali e nazionali quantificata in circa 10.000 posti di lavoro. Una cifra sicuramente esagerata, se si pensa che in Italia l'industria a produzione militare nel 2008 ha dato occupazione a un totale di 26.395 persone. E' più realistica l'ipotesi delle parti sociali che parlano di 200 occupati più altri 800 nell'indotto. Inoltre, in realtà, molti saranno di fatto solo ricollocazioni di chi perderà il posto di lavoro per i tagli all'Eurofighter. In questo settore, bisogna tener presente che alti sono i profitti dell'industria militare, anche perché garantiti dai Governi, ma basse sono le ricadute occupazionali in base ai soldi investiti. In Europa nel settore industriale militare tra il 1993 ed il 2003 sono stati cancellati 750.000 posti passando da 1.552.000 occupati a 772.000. Se il nostro Paese investisse la stessa cifra destinata al JSF nel settore delle fonti rinnovabili, oltre a diminuire la dipendenza dal petrolio e aumentare la qualità della nostra vita, creerebbe dai 116.000 ai 203.000 posti di lavoro. Il terzo motivo di apertura ai partner europei è sicuramente strategico. Infatti il JSF è integrato in un sistema di Command & Control US (network centric) e non avendo noi i codici sorgente che permettono di modificare i nostri aeroplani o integrare i nostri armamenti ci mettiamo automaticamente sotto il controllo del Pentagono, con una discreta perdita di sovranità.

La conferma viene dalla recente notizia secondo cui gli Stati Uniti hanno negato ad Israele l'accesso al sistema dei computer che regolano i Joint Strike Fighter. Infatti il Governo israeliano che ha deciso l'acquisizione di 75 caccia F-35, per circa 20 miliardi di dollari, ha chiesto di accedere ai computer del programma per poter riparare in tempi reali eventuali guasti all'interno del sistema che regola gli aerei: sarebbe impossibile spedire un computer a riparare negli Stati Uniti nel pieno di una eventuale guerra. Ma gli americani, che non vogliono mettere nelle mani delle forze armate israeliana la tecnologia usata per costruire i modernissimi stealth, preferiscono dotare gli alleati di una serie di computer di scorta. Il Governo israeliano intanto si sta informando presso la Boeing sui nuovi F15 Silent Eagle, una nuova configurazione degli F15 già in dotazione dell'aeronautica israeliana. Se gli Stati Uniti hanno deciso di non cedere ad Israele, anche se è solo un acquirente, l'accesso al sistema informatico figuriamoci se ciò verrà fatto per l'Italia.

Le domande aperte su questo progetto sono talmente tante che resta difficile capire quale sia la spinta ad accelerare i tempi di firma del contratto di produzione. Con l'obiettivo di raccordare gli impegni militari con le risorse economiche disponibili, i vertici della Difesa hanno calcolato la diminuzione delle esercitazioni e della manutenzione dei mezzi in base ai tagli apportati all'esercizio: nel 2009 l'Aeronautica potrà effettuare circa 30.000 ore di volo a fronte delle 90.000 previsionali del 2008. La situazione di manutenzione dei mezzi e dei sistemi d'arma complessi vedrà diminuire nel tempo il proprio livello di efficienza: per l'anno 2009 sarà al 45%-65%; per gli anni 2010-2011 al 20%-30%; dall'anno 2012 prossimo allo 0%. Ha un senso investire in stratosferici sistemi d'arma se poi non si ha la certezza di poterli fare volare perché mancano i fondi per il carburante o per i pezzi di ricambio?

Arrivare a parlare poi del JSF come di una occasione anticrisi ci sembra leggermente esagerato. Infatti per il ritorno occupazionale si parla di 1/10 rispetto alle previsioni: la partecipazione al progetto si basa sul principio competitivo "bet value", cioè senza prevedere ritorni industriali garantiti. Tanto che Finmeccanica ha parlato di ritorni industriali alla data di approvazione del recente parere di meno di 150 milioni di dollari, sui 1.028 prospettati dal Governo per la fase di pre-industrializzazione. Senza avere poi, come abbiamo visto, quel passaggio di know how sperato.

Ci vantiamo tanto di essere europeisti, allora perché aderiamo ad un progetto che tra le sue finalità ha quello di ridimensionare l'industria aeronautica europea?

Al punto in cui stanno le cose i casi sono due: o il GAO dice il falso o il JSF rischia di essere un prodotto inefficace con dei costi spropositati, ma allora perché firmare l'acquisto sapendo che andiamo incontro a quella che rischia di essere una colossale fregatura?

C'è poi da ultimo la questione del rispetto del dettato Costituzionale, considerando che all'articolo 11 "l'Italia ripudia la guerra come strumento di offesa alla libertà degli altri popoli e come mezzo di risoluzione delle controversie internazionali". Allora viene da chiedersi, trattandosi di un caccia di attacco, chi dobbiamo andare a bombardare con il JSF?

La possibilità di ripensarci ancora c'è. La Norvegia, il 30 marzo 2009 ha sospeso fino al 2012 la sua partecipazione al programma del JSF. Noi chiediamo al Governo italiano di non procedere con la firma di un contratto che equivale ad un assegno in bianco. Per questo la Rete Disarmo (www.disarmo.org) e la campagna Sbilanciamoci (www.sbilanciamoci.org) lanciano una campagna di pressione verso il Presidente del Consiglio Silvio Berlusconi affinché converta questa inutile spesa in finanziamenti per la ricostruzione delle zone terremotate, per le fonti energetiche rinnovabili, per la ricerca e per affrontare la crisi economica.

