

Difesa aerea, Europa tra subalternità e sovranità



Il settore Aerospazio per le caratteristiche duali delle tecnologie e punto d'incontro ideale tra ricerca, applicazioni avanzate e scienze applicate è uno dei comparti che avrebbe potuto concorrere al raggiungimento di una crescita economica sostenibile, con nuovi e migliori posti di lavoro e una maggiore coesione sociale, annunciato dal vertice UE di Lisbona, e

mai realizzato.

Nelle politiche spaziali, l'Europa e il nostro Paese hanno perseguito, anche se con le incertezze dovute ai cambi di rotta dei governi che si sono succeduti, un progetto strategico di sviluppo di complessi sistemi tecnologici a partire dal ruolo importante svolto in Galileo, proseguendo con l'accordo con i francesi per il progetto duale di Cosmo Skymed, con GMES e con la prossima costellazione MUSIS allargato ad altri paesi comunitari.

L'uso civile di queste tecnologie migliorerà significativamente la qualità della vita dei cittadini consentendo applicazioni che vanno dalla prevenzione di catastrofi naturali, alla sicurezza, alla telemedicina, al monitoraggio del territorio, acque, inquinamento, meteorologia, geologia.

Le nuove tecnologie spaziali trovano utilizzo anche nel settore della Difesa dove cresce l'importanza dei sistemi di sorveglianza, controllo, intelligence e comunicazione.

Se immediata è l'iterazione dual use nelle tecnologie spaziali, il trasferimento tecnologico meno trasparente nella ricerca aeronautica, per cui le discussioni e le polemiche sui velivoli militari si sono sviluppate sui temi dell'uso e dell'utilità delle macchine, sui sistemi d'arma e sui costi elevatissimi per realizzarli o acquisirli.

Programmi industriali come F-35 "Lightning II" JSF e Eurofighter, sottendono complesse opzioni e rappresentano per qualsiasi paese un grande impegno non solo finanziario, per cui sono da anni argomento di dibattito di vasti settori della società e dell'industria.

Se EFA è il più importante progetto industriale per la difesa mai sviluppato dai paesi europei, il programma F-35 Joint Strike Fighter è il più colossale programma di armamento mai lanciato dal Pentagono, a cui concorrono otto paesi tra cui l'Italia ed è sicuramente l'ultimo progetto di velivolo militare a guida umana.

Le forze armate italiane sono state da subito unanimi sulla scelta del JSF e la decisione è stata condivisa dai governi della Repubblica che si sono avvicinati dai primi anni novanta.



Il sottosegretario Forcieri il 7 febbraio 2007 ha firmato il protocollo d'intesa per la produzione iniziale (PSFD) del velivolo, dichiarando soddisfazione per la partecipazione italiana al programma, sia sul piano industriale che su quello dei risultati raggiunti dai negoziati con il Pentagono sulla questione dei trasferimenti di tecnologia. L'intesa non vincola il nostro Paese ad acquistare l'aereo, anche perché non si è in condizione di valutarne il prezzo.

Tuttavia, la decisione di continuare la collaborazione italiana al programma è stata assunta anche in previsione dell'acquisizione dei velivoli, visto che da un punto di vista militare, l'Italia contrariamente agli altri paesi partecipanti - il Regno Unito, l'Olanda, Australia e anche la stessa Norvegia - non ha mai veramente considerato la possibilità di acquisire un altro velivolo in sostituzione degli AMX, degli F-16 e degli Harrier.

Lockheed Martin è capo commessa del programma e benché vi siano dubbi sulle capacità future dell'F-35 di centrare i requisiti prestazionali, dubbi sollevati da esperti europei e Usa e da Paesi partner

come Australia e Norvegia, nel nostro paese non sono mai state messe in discussione né l'adeguatezza della scelta né la qualità dell'aereo.

Nel 2006 i negozianti italiani, approfittando dell'esitazione dei britannici, hanno ottenuto dagli Stati Uniti la possibilità di ospitare un centro di assemblaggio finale e accettazione (FACO) e attività di produzione e manutenzione.

L'Italia pagherà interamente i costi di questo impianto - presumibilmente dai 300 ai 656 milioni di dollari - in cui si concentreranno le attività per i velivoli dei clienti europei.

L'investimento del governo italiano è previsto a Cameri, e l'azienda che nascerà dovrà consegnare i velivoli solo a Lockheed Martin, che li venderà poi ai clienti, Italia compresa.

La partecipazione allo sviluppo del programma JSF è costata finora allo Stato italiano 1028 milioni di dollari dei quali 638 erogati e ulteriori 903,2 da erogare a partire dal 2007 per la fase di PSFD.

La nostra industria ha ottenuto finora contratti per 191 milioni di dollari e impegni per ulteriori 827 milioni.

Alenia Aeronautica, l'azienda italiana maggiormente coinvolta partecipa allo sviluppo e alla produzione dell'ala e di una parte della fusoliera come unico secondo produttore.

Molte altre imprese italiane sono impegnate nel progetto, nel settore della motorizzazione per esempio Avio ha finalizzato accordi con GE/RR riguardo al secondo motore e Piaggio ha siglato accordi con Pratt & Whitney.

La conferma italiana al programma JSF non è stata perciò una grande sorpresa anche se a pochi mesi dalla firma sta creando non pochi problemi al governo italiano nei rapporti con i partner europei del velivolo Eurofighter.

"Sul programma EFA l'Italia e la Gran Bretagna hanno annunciato prima che avrebbero dimezzato l'ordine e poi hanno chiesto di annullarlo per scarsità di fondi. Spagna e Germania, invece, hanno mantenuto le richieste originali di 180 aerei. Aspettiamo ora di vedere cosa faranno i due paesi" (*sottosegretario alla Difesa tedesco Eichenboom*)

Nella Finanziaria in discussione in Parlamento sono stanziati i fondi per acquisire il nuovo addestratore italiano M-346 ma la fetta più importante dei fondi è per l'Eurofighter.

«Per l'acquisto degli Eurofighter ci dobbiamo muovere nell'ambito degli ultimi stanziamenti che il Parlamento ci ha messo a disposizione, nei quali è compreso anche il programma di retrofit per i velivoli del primo lotto. Nei 5,4 miliardi di euro che l'Italia ha stanziato fino al 2012 per completare il programma, devono rientrare quindi retrofit, supporto logistico e acquisizione dei nuovi caccia. Per le acquisizioni della terza tranche molto dipenderà dal costo del Typhoon e da quanto ci costerà il processo di ammodernamento. Non è da escludere quindi una riduzione nel numero dei velivoli» (*sottosegretario Forcieri*).

Le risorse previste dalla Finanziaria basteranno per completare la seconda tranche del programma e per ammodernare gli aerei più vecchi,

ma non sono sufficienti per acquisire i 46 velivoli previsti dell'ultima fase del programma, una decisione che potrebbe comportare pesanti penali al nostro Paese in caso di lancio della produzione di questi nuovi velivoli. Questo ci pare confermi che programmi come quello americano JSF, e come quello europeo EFA, attengono molto alla sfera politica e industriale, oltre che ovviamente a quella militare.



C'è da considerare infatti che il proseguimento del programma F-35 è diventato assolutamente vitale per l'Amministrazione americana alla luce della recente perdita di credibilità degli Usa sulla scena internazionale dovuta non solo alle vicende irachene e afgane, ma anche al crescente disavanzo del loro bilancio e alla debolezza strutturale della loro economia. Per questo c'è la possibilità, e il rischio, che la partecipazione degli alleati europei al programma JSF possa ridimensionare gli obiettivi finali del programma Eurofighter e garantire agli USA la supremazia militare e tecnologica. Alla luce di questo scenario sarebbe quindi necessario fin da oggi sviluppare una discussione di merito sulla opportunità di acquisire i velivoli americani, salvaguardando il più possibile gli obiettivi del programma europeo.

23 ottobre 2007

Antonio Ferrara
Sinistra Democratica Aerospazio Campania

ferrara@dsalenia.it