

Caccia a tutti i costi Acquistare i 131 caccia bombardieri F35 nell'ambito del programma Joint Strike Fighter costerà all'Italia almeno 15 miliardi di euro.

Una campagna e molte voci chiedono da tempo di evitare questa spesa. Fino ad ora la risposta dei fautori del progetto era stata: "Le penali sono troppo alte". Ma l'inchiesta di Altreconomia dimostra una cosa diversa.

di Francesco Vignarca - 29 dicembre 2011

“Non credo proprio che sarà così” pare abbia detto il neo ministro della Difesa, l’ammiraglio Giampaolo Di Paola, a chi gli chiedeva se i “sacrifici” imposti dal Governo avrebbero riguardato anche le spese militari. “La crisi non fa venire meno funzioni fondamentali come la Difesa”. E i pacifisti potranno pure avere il diritto di esprimere la propria opinione ma “che sia corretta è da vedere” ha concluso il ministro. Su questo tema il caso emblematico è quello dei cacciabombardieri d’attacco Joint Strike Fighter F-35, il programma militare più costoso della storia guidato dagli Stati Uniti in compartecipazione con altri 8 Paesi tra cui l’Italia (che è partner di “secondo livello” come la Gran Bretagna). Da tempo e da più parti si chiede che questa spesa (i conti parlano per l’Italia di almeno 15 miliardi di euro in 11 anni) sia cancellata, o almeno ridotta, anche perché le stime di costo per ciascuno dei 131 velivoli che il nostro Paese si è impegnato ad acquistare hanno sfondato tutte le previsioni iniziali. “Impossibile -è la risposta più utilizzata-: il prezzo delle penali sarebbe maggiore della fattura di acquisto”. La documentazione ufficiale dell’operazione si trova sul sito www.jsf.mil. Da questa si evince qualcosa di ben diverso: **l’uscita del nostro Paese dal programma non comporterebbe oneri ulteriori rispetto a quelli già stanziati e pagati per la fase di sviluppo e quella di pre-industrializzazione**. Lo prevede il “Memorandum of Understanding” del Joint Strike Fighter (in pratica, l’accordo fra i Paesi compartecipanti) sottoscritto anche dall’Italia con la firma apposta il 7 febbraio del 2007 dall’allora sottosegretario Giovanni Lorenzo Forcieri (governo Prodi). La sezione XIX del documento stabilisce che qualsiasi Stato partecipante possa “ritirarsi dall’accordo con un preavviso scritto di 90 giorni da notificarsi agli altri compartecipanti” (par 19.4). In tale evenienza il Comitato Esecutivo del Jsf deciderà i passi successivi e il Paese che ha deciso di lasciare il consorzio continuerà a fornire il proprio contributo, finanziario o di natura operativa, fino alla data effettiva di ritiro. Il Memorandum mette comunque al riparo tale mossa da costi ulteriori. In caso di ritiro precedente alla sottoscrizione di qualsiasi contratto di acquisto finale degli aerei nemmeno i costi di chiusura della linea produttiva, altrimenti condivisi, potrebbero essere imputati (par. 19.4.2) e “in nessun caso il contributo finanziario totale di un Paese che si ritira -compresi eventuali costi imprevisti dovuti alla terminazione dei contratti- potrà superare il tetto massimo previsto nella sezione V del Memorandum of Understanding” (par. 19.4.3). E cosa stabilisce questa sezione? Che i costi non-ricorrenti e condivisi di produzione, sostentamento e sviluppo del progetto siano distribuiti, secondo tabelle aggiornate a fine 2009, in base al grado di partecipazione al programma di ciascun Stato. Per l’Italia ciò significa, nell’attuale fase (denominata “PSFD”: Production, Sustainment, Follow-on Development), una cifra massima totale, calcolata a valori costanti del dollaro, di 904 milioni.

Niente di più, in caso di ritiro prima di un qualsiasi contratto di acquisto dei velivoli. Addirittura

agli Stati Uniti è concesso, nel paragrafo 19.7, un ritiro unilaterale dal programma sebbene il totale previsto di 2.443 aerei da acquistare (cioè il 75% del totale) impedisca nei fatti di compiere tale scelta. Proprio sulla base di queste parti dell'accordo Norvegia, Canada, Australia e Turchia hanno di recente messo in discussione la loro partecipazione al programma, in qualche caso arrivando a una vera e propria



sospensione. Alle spesa che l'Italia ha già pagato per il programma Jsf occorre aggiungere inoltre il miliardo di euro circa pagato per la precedente fase di sviluppo SDD (System Development and Demonstration) e i circa 800 milioni (di euro) previsti complessivamente ed in autonomia per l'impianto Final Assembly and Check Out (Faco) di Cameri. L'insediamento costituirà il secondo polo mondiale di assemblaggio degli F-35, ed è stato voluto fortemente dal governo italiano in cooperazione con i Paesi Bassi. Cameri è la sede in cui Alenia (un'industria privata in un insediamento produttivo pubblico) dovrebbe costruire le ali (ma solo quelle sinistre) del velivolo. L'appalto è stato assegnato alla società controllata da Finmeccanica per sub-contratto. Fatti due conti, il **totale degli oneri già determinati a carico del contribuente italiano ammonta a 2,7 miliardi di euro. E ci si potrebbe fermare qui.** La situazione sarebbe completamente diversa in caso di sottoscrizione già avvenuta del contratto di acquisto degli aerei: non più un accordo tra Stati partner per la suddivisione di costi di un progetto congiunto, ma vero e proprio ordine di acquisto inoltrato all'azienda capo-commessa Lockheed Martin. In tale caso l'investimento andrebbe a lievitare sia per il costo in sé dei 131 velivoli previsti, sia per le penali in caso di ritiro che sicuramente l'impresa Usa non mancherebbe di esplicitare. Per questo Lockheed Martin ha cercato, negli ultimi anni, di premere per la costituzione di un consorzio di acquisto tra alcuni dei Paesi del progetto. Già dal 2007 i manager del board JSF hanno incoraggiato, con la promessa di prezzi più bassi, i partner a sottoscrivere contratti di acquisto. Ma questa ipotesi prevedeva sanzioni: qualsiasi cliente avesse annullato o ritardato le consegne avrebbe dovuto compensare gli altri membri del consorzio per l'aumento dei costi unitari derivanti. Una spada di Damocle che non è piaciuta a nessuno, tanto che fonti del governo australiano hanno dichiarato "morta" la trattativa già a fine 2009. Fonti militari ci confermano oggi che **nemmeno lo Stato italiano, dopo il Memorandum del 2007, ha firmato ulteriori accordi a livello governativo.** L'impatto per le nostre tasche sarebbe ben diverso se l'Italia continuasse sulla strada intrapresa, arrivando a firmare un contratto con Lockheed Martin. L'ultima "Nota aggiuntiva allo stato di previsione per la Difesa" disponibile (quella per il 2011, perché nella Legge di Stabilità di fine anno del governo Berlusconi **nessun dettaglio è riportato, nemmeno per i tagli lineari già previsti** dall'ex ministro dell'Economia Giulio Tremonti) stanziava per tutta la fase di acquisto dei 131 caccia ipotizzati, da completarsi nel 2026, un costo complessivo di 13 miliardi di euro. In realtà le più recenti stime basate sui dati del Pentagono

proiettano il costo finale di ciascun esemplare a più del doppio dell'ipotesi iniziale elaborata dai tecnici del programma; ciò significa che la fattura per l'Italia (compresi anche i propulsori, pagati a parte) potrebbe tranquillamente ammontare -e stiamo parlando di stime in continua crescita- ad almeno 15 miliardi di euro. Soldi da pagare in corrispondenza dei singoli contratti d'acquisto, spalmati su più anni. Senza contare che, in particolare per i progetti aeronautici, i costi maggiori si hanno con il mantenimento e la gestione dei velivoli. Dando retta alla tabella che distribuisce la produzione dei velivoli per singolo anno e singolo Paese, invero un po' datata, l'Italia dovrebbe iniziare ad acquistare aerei nel 2012 (4 esemplari) per finire nel 2023 (10 esemplari con picco di 13 aerei tra il 2016 e il 2018). Le consegne effettive sono previste due anni dopo la firma di ciascun contratto. Proiettando il tutto in termini monetari ciò **comporterebbe un costo dai 460 ai 1.495 milioni di euro all'anno da qui al 2023, con un costo medio annuale di almeno 1.250 milioni.** Eppure sarà difficile vedere un "dietro-front" del nostro Paese su questo progetto, almeno per mano del Governo "tecnico" attualmente in carica. È stato infatti proprio l'attuale ministro della Difesa Di Paola a firmare, con una cerimonia a Washington nel giugno 2002, l'accordo per la partecipazione italiana da un miliardo di euro alla prima fase SDD (come si vede nella foto accanto, **diffusa dal Dipartimento della Difesa USA e disponibile sul sito del progetto JSF**). Secondo il direttore del programma JSF del tempo Jack Hudson, l'ammiraglio Di Paola (a quell'epoca Segretario generale della Difesa) è stato un "formidabile sostenitore per il Jsf in Italia; la sua appassionata energia e la sua visione sono state di valido aiuto per il completamento dei negoziati". Peccato che, durante i discorsi ufficiali, Di Paola non sia stato buon profeta nell'affermare che con il Jsf si sarebbe sperimentato un nuovo approccio al procurement militare ottenendo alti risultati "con un'attenzione stringente al controllo di costo". La crescita vertiginosa del prezzo ha dimostrato ben altra realtà. **Visto che la "foglia di fico" delle penali si è rivelata solo fumo negli occhi,** sarebbe il caso di mettere realmente in discussione un programma che ci costerà circa oltre un miliardo di euro all'anno solo per l'acquisto degli aerei, poi da mantenere. Nemmeno la giustificazione del ritorno industriale pare plausibile (si favoleggia del 75% dell'investito) e soprattutto sono da ridimensionare fortemente le stime occupazionali legate alla partecipazione dell'industria italiana al progetto. Le parti sociali, in particolare sindacali, hanno stabilito in 200 (più 800 nell'indotto) i posti di lavoro creati, mentre il ministero della Difesa prevede 600 occupati alla struttura FACO di Cameri. Non certo i 10.000 impieghi raccontati per anni da politici e manager compiacenti con il programma. Studi recenti dimostrano che spostare un miliardo di dollari dalla Difesa al comparto delle energie rinnovabili aumenterebbe del 50% il tasso di occupazione: addirittura del 70% se re-investiti in ambito sanitario. Un mondo senza conflitti, secondo i calcoli dell'australiano Institute for Economics and Peace che elabora il Global Index of Peace avrebbe creato un valore economico positivo di 8.000 miliardi di dollari, con un terzo di questa cifra derivante dalla riconversione dell'industria bellica.