

Roma - 18 febbraio 2014

Caccia F-35

La verità oltre l'opacità

dossier informativo



campagna ***Taglia le ali alle armi***

www.disarmo.org/nof35

Il famigerato F-35

Dal 2009 la nostra campagna “**Taglia le ali alle armi**” si occupa di esplicitare l’opposizione alla partecipazione italiana al programma di sviluppo e di acquisto dei cacciabombardieri F-35. Aerei militari ormai “famigerati” e che, grazie anche al nostro sforzo, sono da qualche tempo noti al grande pubblico e sono diventati anche oggetto di discussioni politiche e parlamentari.

Il programma sta continuando ma è ancora possibile fermarlo, nonostante quanto erroneamente riferito nel corso del 2013 da molti organi di informazione, proprio per la sua particolare struttura. Ad un anno dalla pubblicazione del suo primo dossier, la campagna “Taglia le ali alle armi” vuole quindi **continuare nella sua opera informativa e di trasparenza**, vista l’opacità che ha fin dall’inizio contraddistinto le informazioni ufficiali su questo programma d’armamento. Il tutto come base per rinnovate richieste parlamentari di cancellazione della nostra partecipazione, stimolando nel contempo ancora di più lo spostamento dell’opinione pubblica sulle posizioni per un “NO” deciso ai caccia F-35. Una posizione resa pienamente evidente sia dalle prese di posizione nella campagna elettorale del 2013 sia **dalle oltre 80 mozioni ed ordini del giorno contro i caccia presentati negli Enti Locali** di tutta Italia > <http://www.disarmo.org/nof35/mappa-enti-locali>

Vale dunque la pena ricordare da che contenuti nasca la nostra Campagna:

NO allo spreco di risorse per aerei da guerra sovradimensionati e contrari allo spirito della nostra Costituzione **SI all’utilizzo di questi ingenti risorse per le necessità vere del paese: rilancio dell’economia, ricostruzione dei luoghi colpiti da disastri naturali, sostegno all’occupazione**

NO alla partecipazione ad un programma fallimentare anche nell’efficienza: il costo per velivolo è già passato (prima della produzione definitiva) da 80 milioni di dollari a 130 milioni di dollari (dati medi sulle tre tipologie) **SI all’investimento delle stesse risorse per nuove scuole, nuovi asili, un sostegno vero all’occupazione, l’investimento per la ricerca e l’Università, il miglioramento delle condizioni di cura sanitaria nel nostro Paese**

NO ai programmi militari pluriennali e mastodontici, pensati per contesti diversi (in questo caso la guerra fredda) ed incapaci garantire Pace e sicurezza **SI all’utilizzo delle risorse umane del nostro Governo e delle nostre Forze Armate non per il vantaggio commerciale dell’industria bellica, ma per la costruzione di vera sicurezza per l’Italia**

NO al soggiacere delle scelte politiche agli interessi economici particolari dell’industria a produzione militare e dei vantaggi che essa crea per pochi strati di privilegiati **SI al ripensamento della nostra difesa nazionale come strumento a servizio di tutta la società e non come sacca di privilegi e potere**

Il programma di acquisto degli F35 ha molteplici risvolti, non è “solo” una questione che riguarda i pacifisti: sono in gioco il modello di Difesa del nostro Paese e le sue politiche di spesa militare, ma più in generale **l’impostazione strategica che guida le scelte economico-finanziarie del Governo e l’impiego delle risorse pubbliche** in una fase di crisi economica e sociale drammatica che sta colpendo gran parte dei cittadini italiani.

Governare significa scegliere. Anche e soprattutto in tempi di forte crisi come questi. Gli **oltre 14 miliardi** per l’acquisto e lo sviluppo dei cacciabombardieri (e **più di 52** per l’intera gestione del programma) potrebbero essere spesi molto meglio.

Ciascuna **componente acquistata di un F-35 sottrae le risorse necessarie per affrontare le vere priorità del paese**, quelle con le quali i giovani, gli studenti, i disoccupati, i lavoratori in cassa integrazione, gli abitanti di territori abbandonati all’incuria si confrontano ogni giorno: mancanza di occupazione, disagio abitativo, servizi sociali insufficienti, territori a rischio idrogeologico.

Di cosa stiamo parlando?

Il programma Joint Strike Fighter sta sviluppando il **cacciabombardiere F-35: un velivolo di quinta generazione con capacità di trasporto di ordigni nucleari ed ottimizzato per il ruolo “aria-terra”**. E’ un aereo con caratteristiche *stealth*, cioè bassa rilevabilità da parte dei sistemi radar, e net-centriche: cioè in grado di interagire con tutti i sistemi di comunicazione, informazione e scambio dati a disposizione sul luogo del conflitto.

La produzione è prevista in tre versioni: F35A a decollo convenzionale (CTOL); F35B a decollo corto e atterraggio verticale (STOVL) per portaerei con ponte adatto; F35C per portaerei con

catapulte (CATOBAR). Il progetto è realizzato dagli Stati Uniti in collaborazione con altri 8 pesi partner. Le fasi del programma previste (alcune concluse) sono 5:

CDP Concept Demonstration Phase dal 1996 al 2001

SDD System Development and Demonstration dal 2002 al 2010

PSFD Production Sustainment and Follow-on Development a partire dal 2008

LRIP Low-Rate Initial Production, produzione a basso ritmo con inizio 2010 e conclusione inizialmente prevista per il 2016 (ma sicuramente in ritardo)

FRIP Full Rate Production, produzione a pieno regime, stimata a partire dal 2016 ma in ritardo a causa della non conclusione della fase precedente

Nonostante diversi problemi il **Pentagono**, che dovrebbe acquisire circa 2500 dei 3500 aerei previsti inizialmente, sta continuando a sostenere il programma e fornire fondi alla capo-commessa **Lockheed Martin**, anche se ritardi nelle consegne e negli sviluppi sono già in atto e si prevedono per il 2015 riduzioni di ordinativi.

Intanto il **Canada** ha azzerato (soprattutto in ragione dei costi esplosi rispetto alle previsioni) la propria partecipazione facendo ripartire la gara d'appalto per la fornitura di caccia alla propria Aeronautica Militare, i **Paesi Bassi** hanno confermato solo 37 degli 85 velivoli inizialmente previsti e recentemente la **Gran Bretagna** ha definito l'acquisto di soli 14 velivoli in versione B – con l'esorbitante costo di 2,5 miliardi di sterline - sui 48 in attesa di conferma entro il 2015.

Nel nostro Paese, fin dall'inizio del programma, il **Ministero della Difesa** continua a sostenere che il progetto è indispensabile perché andrebbe a sostituire tre linee di velivoli: i Tornado, gli AMX e gli AV-8 B per un totale di **circa 120 velivoli** che nell'arco dei prossimi quindici anni saranno radiati. Attualmente in servizio e quindi da sostituire ci sono 48 Tornado (ammodernati), 52 AMX Acol (ammodernati) e 18 Harrier e non i 254 complessivi costruiti 20 o 30 anni fa (cioè 100 Tornado, 136 AMX di cui 26 biposto da addestramento e 18 Harrier) continuamente richiamati dalle strutture della Difesa.

Quello che la nostra Difesa non è mai stata in grado di giustificare (se non con un tautologico "indispensabili") è perché si sia scelto proprio l'F-35, senza peraltro mai chiarire la relazione con i 96 caccia intercettori Eurofighter che già possediamo.

Di questo programma in Italia si parla dalla seconda metà degli anni '90, con diverse e successive fasi di conferma del nostro interesse:

- Dopo il parere favorevole delle Commissioni Difesa della Camera e del Senato del 9 e 15 dicembre 1998 l'Italia ha aderito come partner informato alla fase CDP con un contributo di 10 milioni di dollari.
- Confermato il parere positivo delle due Commissioni, ma con osservazioni, nel giugno 2002 il nostro Paese aderisce alla fase SDD impegnandosi con 1.028 milioni di dollari (circa 1.190 milioni di euro dell'epoca).
- Il 7 febbraio 2007 l'Italia ha sottoscritto il Memorandum of Understanding (MoU) relativo alla fase PSFD con un impegno finanziario di 904 milioni di dollari (circa 695 milioni di euro dell'epoca). Il MoU conteneva un impegno di acquisto indicativo di 131 velivoli, dei quali 69 nella versione CTOL e 62 nella versione STOVL.
- L'8 aprile 2009 le Commissioni Difesa di Camera e Senato esprimono parere favorevole con condizioni la prima e osservazioni la seconda sul programma del Governo, che prevede anche la realizzazione presso l'aeroporto militare di Cameri (NO) di una linea di assemblaggio finale e di verifica (FACO) per un costo di circa 800 milioni di euro.
- Le condizioni poste dalla commissione Difesa della Camera sono: la conclusione di accordi industriali e governativi che consentano un ritorno industriale per l'Italia proporzionale alla sua partecipazione finanziaria anche al fine di tutelare i livelli occupazionali - la fruizione da parte dell'Italia dei risultati delle attività di ricerca relative al programma - la preventiva individuazione di adeguate risorse finanziarie che non incidano sugli stanziamenti destinati ad assicurare l'efficienza della componente terrestre e, più in generale, dell'intero strumento militare.
- Ad inizio 2012 su indicazione dell'allora Ministro della Difesa Giampaolo Di Paola è stato elaborato un nuovo piano di acquisto per complessivi 90 velivoli da parte del nostro paese.

Cosa è successo nell'ultimo anno

10 aprile 2013: dopo aver sottolineato che - secondo le dichiarazioni in campagna elettorale - il **nuovo Parlamento potrebbe vedere una larga maggioranza contro gli F-35** la Campagna "Taglia le ali alle armi" **incontra alla Camera Deputati e Senatori interessati a lavorare congiuntamente** sul tema delle spese militari

26 giugno 2013: si conclude la discussione alla Camera sulle mozioni "NO F35" stimulate anche dalla campagna; il risultato configura **un ennesimo rinvio della decisione con solo qualche minimo spiraglio per la sospensione** del programma

16 luglio 2013: anche al Senato la discussione sulle mozioni "NO F35" non porta ad una **cancellazione del programma che continua ad essere la richiesta di "Taglia le ali alle armi"**

1 ottobre 2013: i rappresentanti di "Taglia le ali alle armi" vengono ascoltati in audizione della Commissione Difesa della Camera, **annunciando l'acquisto di ulteriori tre caccia F35** deciso dalla Difesa senza avvertire il Parlamento, disattendendo in pieno i voti di giugno e luglio nei due rami parlamentari

18 ottobre 2013: il Governo **risponde in aula alla Camera dei Deputati ad una interpellanza sugli F35** presentata a seguito della denuncia di nuovi acquisti della nostra Campagna, ma non fornisce alcun chiarimento reale e concreto

20 novembre 2013: viene lanciato il **primo di una serie di video a sostegno della campagna** "Taglia le ali alle armi", con l'intento di rendere chiaro ed evidente lo spreco di denaro per gli F-35 e i possibili investimenti alternativi

31 gennaio 2013: anche a seguito di **notizie ufficiali provenienti dagli USA** la Campagna "Taglia le ali alle armi" invita ancora una volta il Parlamento a compiere la scelta giusta sul programma F-35 impegnando il Governo ad una cancellazione o quantomeno sospensione del programma.

Tutto questo è successo in mancanza di una qualsiasi **discussione per un nuovo Modello di Difesa** (che dovrebbe essere la cornice all'interno della quale decidere dell'acquisto dei nuovi sistemi d'arma e delle loro funzioni) anzi con l'approvazione di una riforma dello Strumento Militare che andrà a regime solo nel prossimo decennio.

Va ricordato poi che allo stato attuale **è possibile uscire dal progetto senza alcuna penale** da pagare (basta non ordinare nuovi caccia) contrariamente a quanto sempre affermato da politici e funzionari della Difesa.

A che punto è il programma F-35?

Da diverso tempo il programma JSF per gli F-35 è sotto attento controllo da parte delle strutture pubbliche Statunitensi, per l'aumento di costi ed i ritardi di sviluppo che lo hanno interessato. Le maggiori critiche del programma sono state evidenziate negli ultimi anni sia dal Government Accountability Office (GAO) del Congresso che dalle stesse strutture di controllo del Pentagono. Si tratta principalmente dell'inarrestabile lievitare dei costi, del ritardo nell'avanzamento del programma e di molti problemi tecnici riscontrati.

Con l'aumentare dei problemi da risolvere si ha in automatico un lievitare dei tempi, con conseguenti sanzioni e multe comminate negli ultimi anni a Lockheed Martin (prime contractor del JSF) da parte del Pentagono.

Contestualmente i problemi tecnici portano a continui abbassamenti anche degli standard operativi, il che mette in dubbio il raggiungimento di quelle capacità militari che hanno spinto le Forze Armate di molti paesi ad imbarcarsi nel programma.

Tutto ciò ovviamente ha impattato sui costi complessivi che **per gli USA sono stati stimati in continua crescita**: 231 miliardi di dollari nel 2001 > 276,5 miliardi di dollari nel 2007 > 322,6 miliardi di dollari nel 2011 > 382,5 miliardi di dollari alla stima finale attuale.

Nel corso degli ultimi mesi (dalla seconda metà del 2013) le più importanti problematiche sono state evidenziate da un paio di Report ufficiali del Pentagono.

Dod Inspector General

Un'analisi approfondita (di quelle che le autorità statunitensi compiono come routine e mancano totalmente a livello del nostro Ministero) dell'Inspector General del Dipartimento della Difesa ha infatti **riscontrato 719 situazioni problematiche e non allineate agli standard di qualità nelle procedure** di produzione del cacciabombardiere. Una situazione grave, che va oltre i singoli problemi tecnici dell'aereo riguardando soprattutto le modalità continuative di avanzamento del programma. Perciò il rischio, ancora più concreto che in passato, è quello di continuare a investire denaro in un progetto che non vedrà mai una sua compiutezza a meno di grossi aggravati di costo e notevole ritardo.

Rapporto annuale DOT&E

L'ultima bocciatura arriva dal Rapporto al Congresso USA di Michael Gilmore, il DOT&E del Pentagono cioè il Direttore della sezione di test operativi e valutazione del Dipartimento della Difesa Statunitense. In questo documento si affronta l'analisi di un programma come quello dei caccia F-35 cercando di comprendere lo sviluppo delle fasi di test (tempi, evoluzione) e di valutare le capacità raggiunte in funzione dei risultati dei medesimi test. Ed è questa la chiave di lettura più importante con cui bisogna leggere i risultati esposti nel Report: **ancora una volta nell'analisi approfondita condotta con verifiche che arrivano fino all'ottobre 2013 è la maturità complessiva del programma ad essere messa in questione.**

Nel sommario esecutivo si legge infatti: "Le performance riguardanti l'operatività complessiva **continuano ad essere immature e si basano fortemente su supporto e soluzioni proposte dall'industria che sono inaccettabili per operazioni di combattimento.** La disponibilità di velivoli e le misure di affidabilità dei tassi di manutenzione sono tutte sotto gli obiettivi che il Programma si era dato per questo punto del proprio sviluppo".

Una bocciatura senza attenuanti che si evidenzia con i crudi numeri. La disponibilità complessiva della flotta è stata mediamente del 37% rispetto alle previsioni con una tendenza ad un declino graduale. **Nessuna delle tre varianti dell'aereo ha raggiunto l'affidabilità prevista** con una percentuale di raggiungimento dell'obiettivo che va dal 30% al 39%. Infine, i tassi di manutenzione per la gestione di problemi più o meno gravi sono stati tre volte superiori (con punte del 344% in più!) rispetto alle soglie richieste.

Una chiara tabella nel rapporto DOT&E mostra come siano stati **"compiuti" solo 5464 del 7180 punti di prova previsti.** Cioè il 24 per cento in meno rispetto a quanto originariamente stabilito (e per i sistemi di missione siamo a meno 46 per cento!). In tutto questo va notato come la definizione di "compiuto" non significhi che tale particolare test sia stato "superato", ma solo che gli F-35 lo abbiano eseguito.

Tutto questo si ripercuote sul raggiungimento dell'obiettivo primario del programma: raggiungere una capacità operativa iniziale (in gergo IOC) che consenta un primo utilizzo dei caccia F-35 non certo in missioni reali ma in un ciclo di addestramento che possa rendere effettiva la scelta compiuta. Eppure, nonostante i voli di prova siano stati superiori ai traguardi fissati, sono stati soprattutto i pochissimi progressi sui test per i sistemi di missione e l'integrazione degli armamenti a tenere la situazione ancora ben lontana dagli "obiettivi imposti dai lotti di produzione della flotta e dai piani di IOC richiesti dalle diverse forze armate".

Non si tratta di una situazione legata solo ad una casualità del 2013 perché il **Report DOT&E sottolinea come solo tre delle precedenti dieci raccomandazioni di miglioramento inviate al programma JSF con i precedenti rapporti siano state adeguatamente affrontate**. Per le altre, che comprendono i test per il supporto logistico ALIS e quelli riguardanti gli armamenti, sono ancora in attesa. Nel rapporto di gennaio 2014 sono state **inoltrate ben nove ulteriori raccomandazioni**, tra cui quella di "pianificare realisticamente" (forse non è stato mai fatto dall'Ufficio JSF e da Lockheed Martin) i test di integrazione futuri con una metrica di stabilità del software orientata all'uso in missione.

E queste ulteriori raccomandazioni dovranno essere gestite ed affrontate con affanno per non aver ancora risposta in maniera soddisfacente alle precedenti. Perché, come esplicitato nel sommario esecutivo del documento, "una considerevole quantità di test è stata necessariamente dedicata allo sviluppo in particolare di blocchi precedenti del software, tentando di sistemare problemi già conosciuti".

In realtà è il programma Joint Strike Fighter ad essere in affanno nel suo complesso, non tanto e non solo per questioni di natura tecnica e per lo sviluppo dei velivoli quanto per una generale immaturità nei complessi meccanismi previsti sulla base della cosiddetta "concurrency".

Una difficoltà complessiva comprovata anche dall'affare Honeywell: società sotto inchiesta negli USA per aver prodotto in Cina un sensore parte della propria fornitura a Lockheed Martin per gli F-35. Una pratica proibita dalla legge statunitense, in particolare nei confronti di un paese che già in passato era riuscito a mettere le mani sui piani di software dei caccia tramite "buchi" nell'azienda inglese BAE Systems. In questo caso la sicurezza complessiva del progetto non dovrebbe essere stata compromessa (il portavoce dell'ufficio di programma JSF Della Vedova ha speriurato si tratti solo di sensori termici non programmabili) ma **individua emblematicamente la ricerca spasmodica di un maggior ritorno economico e di una velocizzazione dei tempi**, in forte ritardo, da parte di tutto il complesso industriale coinvolto nel Joint Strike Fighter. Sollevando inoltre ulteriori dubbi sui ritorni economici ed occupazionali da sempre sottolineati come "valore aggiunto" del programma: come ha detto un commentatore legato al Corpo dei Marines: "chi ci dice che questo semplice caso di un sensore Honeywell non sia solo la punta dell'iceberg"?

Quanto è costato finora il programma F-35?

Gli oneri previsti per l'Italia nelle prime tre fasi del programma, cui abbiamo aderito con la tempistica prima ricordata, possono essere così riassunti (cifre espresse in milioni con valore nominale dell'epoca):

	in Dollari USA	In Euro
CDP	10,00	8,50
SDD	1028,00	1190,00
PSFD	904,00	695,00
Totali	1942,00	1893,50

Oltre alle fasi internazionali di partecipazione, occorre tenere conto dello stanziamento di circa 800 milioni di euro dedicato alla costruzione dell'impianto FACO di Cameri (NO), il che porta il totale previsto per le **fasi di "non-acquisto" a circa 2,7 miliardi di euro**.

A tali accordi di partecipazione si deve far fronte con stanziamenti annuali, la cui serie storica si può ricostruire grazie alle edizioni di Nota Aggiuntiva al Bilancio della Difesa (per il 2013 è stato introdotto il Documento di Programmatico Pluriennale), a partire dall'anno 2003:

2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Totale
107,3	126	118,8	148,7	127,8	94,8	47,1	158,9	468,6	548,7	500,3	2447

Fonte: Nota aggiuntiva Bilancio Difesa e DPP 2013

Pure in questo caso, ma qui ci si riferisce anche a fondi spesi per acquisti di velivoli, occorre poi tenere presente lo stanziamento per l'impianto di Cameri.

La Difesa ha sempre cercato di diffondere notizie tranquillizzanti relativamente ai costi di acquisto dei caccia, riferendo anche in sedi ufficiali (audizioni presso Commissioni Parlamentari con documenti annessi) **stime non aggiornate o costi di sola produzione base (URF)** incapaci quindi di dare conto dell'effettivo costo per le casse dello Stato di ogni singolo velivolo. Anche in questa nuova occasione di diffusione delle nostre stime ribadiamo come non si tratti di un comportamento accettabile a fronte di un esborso così pesante di fondi pubblici.

L'opacità nelle comunicazioni **non ha poi permesso un accesso diretto ai dati contrattuali** del programma tramite le strutture del nostro Ministero della Difesa, ma grazie ai dati recuperabili da fonti ufficiali del Dipartimento della Difesa statunitense si può a questo punto della partecipazione italiana programma **definire già un primo consuntivo di costi per gli aerei acquisiti. Non si parla quindi solo di una stima ma di cifre già definite.**

Nella tabella sottostante sono riportati tutti i **contratti sottoscritti dal nostro Ministero della Difesa nei confronti delle omologhe istituzioni statunitensi**. Si può effettuare una suddivisione per tipologia di contratto o per lotto, in ottica di ricostruzione di quanto sia il costo del singolo aereo. Non per tutti i contratti è possibile evidenziare il costo preciso poiché spesso si tratta di documenti cumulativi tra gli acquisti anche non solo italiani. In tali casi però una stima proporzionale molto realistica è sempre possibile.

Contratto	Atto	Lotto	Data	Dettagli	Costo	
					\$957.547.425	circa 721 mln €

N00019-11- 691- 6 08/08/11 Longlead 4 CTOL \$56.348.947 **stima**

C-0083	11					
N00019-11- C-0083	808- 11	6	21/09/11	?? CTOL	\$17.000.000	preciso
N00019-11- C-0083	171- 12	6	12/03/12	Longlead additional funding	\$12.866.666	stima
N00019-11- C-0083	127- 13	6	05/03/13	Data Quality Integration Management	\$10.314.286	preciso
N00019-12- C-0090	493- 13	6	05/07/13	Lavori base per engine F135	\$2.743.250	preciso
N00019-11- C-0083	578- 13	6	12/08/13	Special tool & test	??	indefinibile parte italiana
N00019-11- C-0083	603- 13	6	22/08/13	Equipaggiamenti vari	\$17.250.000	preciso
N00019-12- C-0090	678- 13	6	23/09/13	Spare parts engine F135	\$8.850.625	preciso
N00019-11- C-0083	691- 13	6	27/09/13	Velivoli 3 CTOL	\$327.468.000	stima
N00019-12- C-0090	743- 13	6	23/10/13	3 + 1 Engine F135 per CTOL	\$48.876.725	stima
N00019-12- C-0004	500- 12	7	15/06/12	Longlead 3 CTOL	\$41.959.543	stima
N00019-12- C-0060	778- 12	7	27/09/12	3 Engine F135 per CTOL	\$5.999.526	preciso
N00019-12- C-0004	806- 12	7	09/10/12	Longlead 4 CTOL	\$28.620.000	preciso
N00019-12- C-0004	691- 13	7	27/09/13	Velivoli 3 CTOL	\$306.214.989	stima
N00019-13- C-0008	525- 13	8	18/07/13	Longlead 7 CTOL + 1 STOVL	\$35.179.000	preciso diviso due
N00019-13- C-0008	525- 13	9	18/07/13	Longlead 7 CTOL + 1 STOVL	\$35.179.000	preciso diviso due
N00019-12- C-0004	763- 13	ALL	31/10/13	Recurring sustainment support	\$2.676.868	preciso

Ciò comporta, riassumendo, una spesa complessiva già sostenuta per il **Lotto VI** di circa **501 milioni di dollari (quindi circa 126,5 milioni di euro a velivolo)** e per il **Lotto VII**, in fase meno avanzata, di **382 milioni di dollari (cioè 96,5 milioni di euro a velivolo)**.

Tutte cifre **decisamente superiori alle indicazioni fornite in questi anni** dal nostro Ministero della Difesa per quanto riguarda il costo unitario di un F-35 e nelle quali non dovrebbe essere compreso il costo del motore (che si concretizza il 4° anno) e in cui sicuramente non viene conteggiato il costo di sviluppo (circa 30 milioni ad aereo) per l'Italia. **La nostra stima di costo medio finale per un F-35 si attesta quindi sui 135 milioni di euro, quelli della versione A.**

Quanto ci costerà in futuro il programma F-35?

Come già realizzato per il rapporto dello scorso anno la nostra Campagna è in grado di elaborare sulla base dei dati aggiornati di costo (documentazione ufficiale del Bilancio USA e previsioni del Pentagono sui lotti che coinvolgeranno anche l'Italia) una stima del costo complessivo del programma F-35 per l'Italia. Ci preme sottolineare come le nostre precedenti stime non siano mai state smentite o messe in questione ed anzi abbiano **avuto il ruolo di cifre di riferimento anche per il dibattito politico**.

Tenendo conto del crono-programma di acquisto dei caccia ancora confermato dalla Segretariato Generale della Difesa (sebbene ci sia anche un'ipotesi più conservativa dello Stato Maggiore) la campagna "Taglia le ali alle armi!" è in grado di stimare ad oggi i seguenti costi complessivi per il programma JSF

Acquisto di 90 caccia previsti **11 miliardi di € (di cui 4,3 per gli STOVL)**

Acquisto F-35 compresi costi di sviluppo **oltre 14 miliardi di euro**

Da notare che ciò significa un costo medio per aereo di **oltre 120 milioni di euro (senza contare lo sviluppo)** e di oltre 155 milioni di euro "tutto compreso", anche se è possibile che questa cifra possa calare in futuro (ed è per questo che consideriamo comunque una **quota conservativa di 135 milioni** di euro medi che oggi corrispondono alla stima della versione A).

Stiamo sempre parlando di stime al momento attuale, che non tengono conto di successivi prevedibili aumenti – visti i ritardi - e che anzi ipotizzano una decrescita del costo unitario in realtà non verosimile (lo abbiamo visto anche dal passaggio tra 2012 e 2013).

Non vengono nemmeno considerate le esigenze sistemazione già emerse per i primi aerei prodotti con configurazione "non definitiva" e il probabile "scarto" di una buona parte di nostri 90 aerei proprio a causa delle enormi difficoltà in termini di affidabilità.

Va inoltre ricordato come nei giorni scorsi sia stato confermato l'acquisto da parte della Gran Bretagna dei primi 14 velivoli della versione "B" (quella a decollo corto ed atterraggio verticale), fermandosi però ben lontano dalla ipotesi che vedeva un acquisto complessivo di 48 esemplari, non ancora comprati in attesa della soluzione di tutti i problemi di sviluppo del caccia. Le stime di prima capacità operativa che sono state diffuse contestualmente portano ad un orizzonte del 2018, ancor a più in ritardo rispetto alle previsioni.

Ma è soprattutto il prezzo di questo contratto a lasciare sbigottiti: **2,5 miliardi di sterline cioè oltre 3 miliardi di euro!** È vero che la somma dovrebbe comprendere anche parti per futuri aerei e una serie di servizi di manutenzione utilizzabili per tutta la vita del programma britannico degli F-35, ma stiamo sempre **parlando di 215 milioni di euro a velivolo se consideriamo il totale oppure oltre 161 milioni di euro se vogliamo tenere in conto un realistico abbassamento del 25%** per arrivare solo al costo "puro" per aereo. Il che conferma che le previsioni di Lockheed Martin rilasciate con recenti dichiarazioni (circa 80 milioni di dollari di costo a regime dal 2019) non sono certamente in linea con la realtà come invece le stime della nostra Campagna.

Considerando poi, sulla falsariga di quanto fatto per i programmi canadesi e olandese, il costo totale "a piena vita" del programma (quindi con gestione e mantenimento completi) **le nostre stime portano a un costo di quasi 52 miliardi di euro.**

Che tipo di ritorni avrà il programma F-35?

RITORNI OCCUPAZIONALI

Si è sempre favoleggiato di un ritorno occupazionale (in particolare sull'area novarese) di 10.000 posti di lavoro: da principio dovevano essere "nuovi" e da subito per il programma, poi si è colto che sarebbero stati comprensivi di indotto e probabilmente derivanti dallo spostamento degli occupati Eurofighter. Tralasciando la cronistoria (comunque possibile) delle bugie e degli annunci falsi su questo aspetto, ci concentriamo su dati reali e ultimi annunci della Difesa.

Per tutto il 2013 (nonostante l'inizio di assemblaggio dei primi caccia italiani ed alcune assunzioni di giovani tecnici) gli occupati nella FACO di Cameri non hanno mai superato il migliaio, confermando il sottoutilizzo di una struttura pensata per ben altri ritmi di produzione che non si raggiungeranno mai.

Secondo le stime di Silvio Lora-Lamia per Analisi Difesa vi sarà una "cadenza annuale media di produzione a Cameri nel periodo 2015-2019 di 9,3 aerei all'anno e nel periodo 2020-2027 di 8 aerei all'anno, a fronte di una capacità a regime di 24 aerei all'anno". Si viaggerà quindi a circa un terzo delle potenzialità dell'impianto.

Lo stesso si dica per i cosiddetti cassoni alari. Se si confermassero le cento ali previste in 6-7 anni sempre secondo i calcoli di Analisi Difesa si arriverebbe a 15,3 all'anno, contro una capacità a regime, dichiarata da Alenia nel marzo 2012, di 96 ali all'anno.

Nonostante ciò sia fonti della Difesa che alcuni esponenti politici in Parlamento continuano a rilanciare i 10.000 posti di lavoro (i vertici di SegreDifesa sono passati a 6000) non considerando che la stessa industria (Finmeccanica) è passata da una stima di 3000/4000 addetti ad una più realistica di circa 2500 (vicina a stime sindacali, a pieno regime) e **parla di 5000 addetti solo se riferiti a una fase successiva alla produzione industriale**: manutenzione e alle altre attività tecniche che accompagneranno la vita operativa degli aerei. Secondo Analisi Difesa per la "fase produttiva probabilmente valgono ancora i dati di un recente documento riservato di Alenia Aermacchi secondo cui a Cameri almeno fino al 2018 il totale degli addetti tecnici e impiegatizi non raggiungerà le 600 unità".

Considerando inoltre che in fase di picco la produzione Eurofighter per Alenia non ha raggiunto mai le 3000 unità non è possibile nemmeno affermare, come fatto in passato, che i 10.000 posti di lavoro previsti per JSF derivano da spostamenti di lavoratori Eurofighter.

Non è nemmeno possibile sostenere che si raggiungeranno le 10.000 unità occupate a regime con l'indotto, senza dimenticare che nessuno sta esplicitando se saranno occupate pienamente o solo per porzioni di anni (e per quanti anni?).

Comunque anche tenendo per buone le 2500 unità di impiego diretto (interne a Finmeccanica e quindi ad Alenia - fase di picco) per arrivare al totale promesso le **50 ulteriori aziende coinvolte secondo la Difesa dovrebbero impiegare ciascuna circa 150 persone stabilmente sul programma: impossibile pensarlo** per ditte che per la maggior parte sono piccole o medie imprese e considerando che nessuna di esse nelle dichiarazioni recenti ha diffuso totali occupazionali maggiori delle 120 unità. Ed inoltre secondo dati direttamente inviatici da Lockheed Martin il numero di aziende coinvolte è addirittura minore.

RITORNI INDUSTRIALI

Questa parte del programma è quella (se possibile) ancora più opaca e sulla quale **occorrerebbe davvero un forte chiarimento** sia da parte degli uffici della Difesa che da parte del comparto industriale.

Lo scorso anno riferivamo come per le industrie italiane fossero stati segnalati circa 800 milioni di dollari di appalti con un ritorno stimabile al 20% dei soldi al tempo impiegati. Nel nostro documento andavamo anche a sottolineare come non fosse possibile sapere la base di conteggio di tali 800 milioni: totale delle commesse con provenienza esterna al nostro paese oppure il totale dei contratti sottoscritti, con il rischio di subappalti che diminuirebbero conseguentemente la reale portata di tali ritorni?

Di recente (fine 2013) i numeri sono stati ancora più incerti, pur con diverse dichiarazioni in Parlamento abbastanza coincidenti nelle cifre sia da parte del Segretariato Generale della Difesa che dell'AD di Finmeccanica Pansa. Secondo quest'ultimo le società italiane coinvolte nel progetto si **attestavano sulle 90 imprese con contratti stipulati per complessivi a 715 milioni di**

dollari, 565 dei quali per Finmeccanica. Cioè ancora meno delle stime diffuse fino ad inizio 2013.

In comunicazioni dirette l'ufficio Lockheed Martin in Italia ci ha confermato che **“il totale delle aziende a cui sono stati assegnati fino ad oggi contratti direttamente da Lockheed Martin (senza contare quindi contratti assegnati da altri partner del programma) nella supply chain italiana del programma è pari a 27”** e che attualmente sono 14 le ditte con contratti attivi (molto meno delle stime diffuse dalla Difesa):

Aerea
Aero Sekur
Alenia Aermacchi
Aviopei
Moog Italiana
OMA
Rotodyne
S3Log (Selex ES)
Secondo Mona
Selex Comms (Selex ES)
Selex Galileo (Selex ES)
Selex SI (Selex ES)
Sirio Panel
Vitrociset

Ovviamente il coinvolgimento maggiore è per Alenia Aermacchi (dunque Finmeccanica) e la stessa Lockheed Martin conferma come **“i principali settori di collaborazione comprendono l'assemblaggio e la produzione dell'ala, accoppiamento e finiture, elettronica, lavorazione, strutture composite e produzione di alluminio forgiato ad alta velocità, apparecchiature di supporto, supporto tecnico, l'illuminazione della cabina di guida, produzione di componenti per guerra elettronica, attuatori idraulici per il controllo di volo e rotaie di lancio per missili”**.

Ma il totale dei contratti sottoscritti dal colosso USA con le aziende italiane è ancora differente (va sottolineato come altri produttori – in particolare per il motore – hanno probabilmente sottoscritto contratti diretti senza passare da LM): **667 milioni di dollari, cioè circa 530 milioni di euro**. Per la FACO di Cameri si tratta di **solli 136 milioni di dollari (circa 110 milioni di euro)** che potranno crescere solo con ulteriori acquisti italiani (quindi a fronte di una spesa pubblica) o di eventuale inizio di produzione degli aerei olandesi. Non sono stati forniti dati sul ritorno occupazionale, attualmente oggetto di una raccolta per una futura pubblicazione/studio.

Anche nella migliore delle ipotesi siamo quindi di fronte ad un **ritorno di meno di 700 milioni di euro a fronte di una spesa già effettuata di almeno 3,4 miliardi di euro (fasi di sviluppo + primi acquisti) con un ritorno quindi pari a circa il 19%**.

Cosa si potrebbe fare in alternativa?

Dai dati esposti in precedenza si evince come solo nel triennio 2011-2013, ovvero **nella fase più acuta della crisi**, l'Italia abbia sottoscritto contratti di acquisto relativi a velivoli F-35 per complessivi **735 milioni di euro** (di cui **480 solo nell'anno 2013**).

E' bene ricordare che nello stesso periodo:

- il Fondo nazionale per le politiche sociali è **stato dimezzato nel 2011** con tagli che l'hanno portato a 218 milioni ed è stato **praticamente azzerato nel 2012** (42,9 milioni di stanziamento). Solo nel 2013 c'è stata un'inversione di tendenza con il rifinanziamento del Fondo pari a 343,7 milioni di euro;
- il Fondo per la non autosufficienza è **stato azzerato nel 2011**, ha ricevuto 3,8 milioni nel 2012 e solo nel 2013, grazie alle pressioni della società civile e degli enti locali, è tornato ad avere 275 milioni di euro di stanziamenti;
- il Fondo per la Famiglia (181,9 milioni di euro nel 2010) è sceso sino ai 25 milioni di euro nel 2011, agli 11 del 2012 e ai 10,8 nel 2013;
- lo Stato ha "fatto cassa" **congelando i salari dei dipendenti pubblici** per un valore pari a 1 miliardo di euro (2011-2013);
- gli aumenti dell'Iva dal 20 al 22% tra il settembre 2011 e l'ottobre 2013 hanno avuto pesanti ricadute sulle capacità di consumo delle famiglie.

Tutte misure che avrebbero potuto essere almeno in parte evitate grazie alla cancellazione del programma di acquisto degli F-35.

Ma guardiamo al futuro...

La lettura coordinata, dettagliata in precedenza, dei documenti resi disponibili dal Ministero della Difesa e di quelli diffusi dal Pentagono, rende possibile stimare con buona sicurezza l'impegno italiano nel programma attualmente previsto per il triennio 2014-2016.

Se fosse confermato l'acquisto da crono-programma **di 4 F35A per il 2014 e di 3 F35A più 1 F35B per il 2015** si arriverebbe ad una spesa di **540 milioni di euro per il 2014**, di **660 milioni di euro nel 2015** e di **750 milioni di euro nel 2016** per un totale di **1950 milioni di euro**. [NB la stima del costo unitario degli F35B è più alta, circa 165 milioni di euro, rispetto a quello degli F35A, circa 135 milioni di euro].

Il Governo italiano, nel caso di una mancata revisione del proprio impegno, impegnerà nel triennio 2014-2016 quasi **2 miliardi di euro per l'acquisto di 8 F35, in media 650 milioni l'anno**. Parallelamente, solo per fare un confronto esemplare, secondo quanto previsto dalla Legge di stabilità 2014, gli stanziamenti per il **Servizio Sanitario Nazionale** subiranno un **taglio di 1 miliardo e 150 milioni di euro** negli anni 2015-2016. Lasciamo ai cittadini italiani giudicare se sia prioritario finanziare l'acquisto di strumenti di guerra o assicurare la piena garanzia di un diritto universale come quello alla salute destinando maggiori risorse al funzionamento dei nostri servizi sanitari.

Scegliere la spesa giusta...

Gli stanziamenti medi annuali oggi stimati per l'acquisto degli F-35, pari a 650 milioni di euro, potrebbero essere impiegati molto più utilmente per affrontare alcune delle vere priorità del paese:

- rilanciare un'occupazione qualificata, pulita e disarmata, capace di innovare la nostra economia;
- rilanciare le politiche a sostegno della cultura e della conoscenza, senza le quali il nostro paese non può avere un futuro;
- promuovere la produzione di energie alternative e rinnovabili e la mobilità sostenibile, rafforzare i servizi per l'infanzia;
- rispondere al disagio abitativo con politiche di recupero dell'edilizia residenziale pubblica,
- non colpire ma rafforzare il Servizio Sanitario Nazionale e i servizi di medicina territoriale,
- promuovere politiche di accoglienza e di pace destinando più risorse allo SPRAR (Sistema Nazionale per Richiedenti Asilo e Rifugiati), alla riconversione dell'industria militare e al Servizio Civile Nazionale.

LE POLITICHE ALTERNATIVE AGLI F-35 (con 650 milioni all'anno) PROPOSTE tra cui poter scegliere	Costi in milioni di euro
LAVORO	
Creazione di nuovi posti di lavoro qualificati: assunzione di 26.000 ricercatori	650,0
CULTURA E CONOSCENZA	
Copertura totale delle borse di studio per gli studenti universitari	350,0
Edilizia scolastica: messa in sicurezza di 300 scuole	300,0
<i>Sub-totale</i>	<i>650,0</i>
<i>oppure</i>	
Istituzione di un fondo nazionale per le attività culturali	650,0
AMBIENTE E SVILUPPO SOSTENIBILE	
Promozione installazione di 130.000 impianti fotovoltaici	650,0
<i>oppure</i>	
Acquisto 106 treni pendolari con 12.600 posti a sedere	650,0
WELFARE E DIRITTI	
Costruire 1950 nuovi asili nido creando 17.500 posti di lavoro	650,0
<i>oppure</i>	
Recuperare 16.250 alloggi di edilizia residenziale pubblica non agibile	650,0
<i>oppure</i>	
Non tagliare ma aggiungere risorse in più al Servizio Sanitario Nazionale rafforzando anche i servizi di medicina territoriale H24	650,0
ACCOGLIENZA E PACE	
Garantire un'accoglienza dignitosa per un anno a 14100 richiedenti asilo	180,0
Riconversione dell'industria a produzione militare	200,0
Sevizio civile per 40mila ragazzi	270,0
<i>Sub – totale</i>	<i>650,0</i>

Per un confronto diretto: un F35A (il cui costo complessivo è attualmente stimabile in **135 milioni di euro**) è pari alla spesa necessaria per:

- la retribuzione di 5400 ricercatori per un anno;
- la messa in sicurezza di 135 scuole (rispetto norme antincendio, antisismiche, idoneità statica);
- l'acquisto di 21 treni per pendolari con 12.600 posti a sedere;
- la garanzia di 33.750 borse di studio di 4000 euro per gli studenti universitari;
- la partecipazione di 20.500 ragazzi al Servizio Civile Nazionale;
- la costruzione di 405 nuovi asili capaci di accogliere 12,150 bambini e creare 3645 nuovi posti di lavoro;
- l'accoglienza dignitosa di 10.567 richiedenti asilo per un anno.

Le nostre richieste conclusive

Anche sulla base dei dati e delle analisi riproposte in questo Report la campagna “Taglia le ali delle armi” conferma la propria posizione generale: occorre cancellare la partecipazione italiana al programma F-35. Nessuna giustificazione tra quelle sempre addotte a vantaggio del progetto è più sostenibile, e quindi occorre una presa di coscienza da parte del nostro Governo che non può continuare ad utilizzare in maniera così insensata i fondi pubblici. L'appello è dunque **rivolto al Parlamento affinché approvi documenti ufficiali e formali per la cancellazione del programma**, basandosi soprattutto sulla configurazione del progetto stesso che prevede una conferma annuale e permette quindi interventi di questo tipo. Le motivazioni per questa scelta di buon senso, come dimostrato, sono svariate e passano dall'opportunità di spendere i soldi pubblici in maniera più sensata alle problematiche strategiche e di sviluppo del programma stesso che non ne fanno una buona scelta indipendentemente da un punto di vista fisarmonicista o pacifista.

Eventuali **decisioni parlamentari dovranno però essere monitorate attentamente** perché quanto mostrano i nostri dati suggerisce un grave **non rispetto da parte del Governo delle indicazioni vincolanti prese dal Parlamento con le mozioni votate a metà 2013.** Il Ministero della Difesa ha infatti proseguito i propri acquisti da un lato non informando in maniera precisa e completa i parlamentari sulla effettiva situazione del programma, in particolare quella relativa agli aerei appartenenti ai Lotti VI e VII. Inoltre appare **risibile e infondata la giustificazione fornita per poter procedere all'acquisto di tali Lotti** nell'autunno 2013: la Difesa ha ammesso di aver definito “ulteriori” contratti perché **“obbligata” dall'aver acquisito pezzi di lunga produzione** e altri supporti negli anni precedenti (si veda la nostra tabella) e perché legata ad accordi già definiti. In realtà niente di tutto questo è vero, come ricostruito anche su Analisi Difesa da Silvio Lora-Lamia:

Martedì 18 giugno 2013 era uscita la notizia che la nostra Rappresentanza militare presso l'Ufficio di Programma JSF di Washington era stata autorizzata alla firma di un Undefined Contract Action (UCA), un atto contrattuale provvisorio, o meglio transitorio, (...) In realtà il 18 giugno l'Italia non aveva firmato alcun UCA, né avrebbe potuto farlo, essendo questo atto appannaggio del JSF Program Office del Dipartimento della Difesa americano. Nell'Ufficio di programma infatti siede un nostro rappresentante col compito di delegare a un collega americano la firma degli atti contrattuali per conto del nostro Paese. La delega alla firma dell'Italia riguardava però non già un UCA ma un Procurement Initiation Document (PID), un altro atto precontrattuale dell'amministrazione americana che avvia l'elaborazione di un contratto di acquisto, ma che non è vincolante fino alla firma di quest'ultimo. A cosa serviva la firma di questo PID a giugno? A rendere possibile un successivo emendamento all'UCA sottoscritto dagli USA per i loro aerei del LRIP-6 nel dicembre 2012, tale da poter comprendere nel contratto di tale lotto anche i primi tre F-35 italiani. Nel momento di chiudere l'articolo non avevamo notizie di passi ulteriori ma solo la previsione che l'emendamento italiano all'UCA, che stavolta si vincolerà il nostro paese all'acquisto dei primi 3 F-35 (e presumibilmente a tutto il programma), e la firma del contratto di acquisto definitivo, erano attesi entro la fine di luglio.

Perché a metà di giugno dalla Difesa sono uscite informazioni non corrette riguardo il nostro impegno nel programma? Per rispondere basterebbe correlare le dichiarazioni sulla irreversibilità degli investimenti fatte dalle varie figure istituzionali e la data di effettiva firma del contratto. Allo stesso modo basterebbe invocare l'esibizione del contratto firmato - non dell'appunto col quale SegreDifesa approva l'investimento, né del PID, che non hanno nessun valore contrattuale né se vogliamo tantomeno politico. Cioè in buona sostanza dell'emendamento italiano all'Undefined Contract Action, per far cadere il castello di informazioni contraddittorie montato finora.

L'utilizzo di **pre-accordi non vincolanti ha quindi configurato una pratica utile solo ad “aggirare” le prescrizioni del Parlamento** che proprio in quelle settimane (fine giugno 2013) stava discutendo delle mozioni che avrebbero portato al blocco di qualsiasi “ulteriore” acquisto prima di una nuova presa di posizione parlamentare. Come già sottolineato in un precedente comunicato la Difesa ha invece deciso a fine **Settembre 2013 di compiere atti formali non solo per completare l'acquisto dei primi tre caccia** già pianificati nel 2012 (Lotto VI comunque non definito fino a tutto giugno 2013), ma abbia **altresì proceduto a confermare definitivamente ulteriori tre velivoli appartenenti al Lotto VII** del programma la cui determinazione era prevista proprio nel 2013 anche per gli stessi Stati Uniti. Con una giustificazione debole nella sua stessa

sostanza: il nostro **stesso Ministero della Difesa ha acquisito un caccia in meno di quanto previsto confermando come i precedenti contratti non fossero vincolanti** verso un acquisto definitivo.

Il controllo di tutti i contratti sottoscritti con gli USA che la nostra Campagna ha potuto fare direttamente con fonti statunitensi (perché l'accesso a quelle italiane non è garantito) ha poi messo in evidenza come il nostro Ministero della Difesa, non contento di una **scelta già grave, stia cercando di utilizzare lo stesso schema per i Lotti VIII e IX**. A metà luglio del 2013 si è infatti concretizzato il **primo contratto ad essi relativo** per una serie di pezzi di lunga produzione. Un contratto – si noti bene – sottoscritto pochissimi giorni dopo l'approvazione al Senato delle mozioni sugli F-35 e che quindi appare **chiaramente non rispondente alle prescrizioni in esse contenute**. Per questi acquisti non può essere invocata la “continuità” con decisioni precedenti essendo i contratti stipulati il 18 luglio 2013 i primi della serie per tali due batterie di velivoli.

Un precedente grave che rischia di compromettere qualsiasi controllo parlamentare sul programma F-35 e un meccanismo che forse si cercherà di mettere in moto anche nelle prossime settimane (si vocifera per ulteriori due aerei del Lotto VIII).

Un'azione che la **nostra Campagna chiede ai Parlamentari di fermare con decisione presentando documenti che possano vincolare il nostro Governo ad un effettivo stop o cancellazione** della partecipazione al programma Joint Strike Fighter.

LA CAMPAGNA “TAGLIA LE ALI ALLE ARMI”

La campagna “Taglia le ali alle armi” è stata promossa dalla Rete Italiana per il Disarmo, dalla campagna Sbilanciamoci e dalla Tavola della Pace. Partita con diverse modalità dal maggio 2009, anche se le singole realtà si sono occupate in modalità diverse della questione dell’F35 da diversi anni prima (ricerche, rapporti e singole iniziative).

PER INFO SULLA CAMPAGNA: www.disarmo.org/nof35

PER CONTATTI: segreteria@disarmo.org