Zeitschrift: Rivista Militare Svizzera di lingua italiana : RMSI
Herausgeber: Associazione Rivista Militare Svizzera di lingua italiana
Band: 93 (2021)
Heft: 4

Artikel: Il Consiglio federale ha deciso per l'F-35 : una scelta coraggiosa
Autor: Giedemann, Stefano
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-958361

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 07.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Il Consiglio federale ha deciso per l'F-35 – Una scelta coraggiosa

col Stefano Giedemann

colonnello Stefano Giedemann
vicepresidente SSU

Discutere di scelte nell'ambito di aerei da combattimento è un terreno complesso. Se tecnicamente è possibile paragonare alcune delle caratteristiche tecniche nell'avionica e nella motorizzazione, oggi la componente dell'interoperabilità, della logistica e soprattutto della digitalizzazione introducono nuove e complesse variabili. Spetta ora alla politica, dopo la selezione e decisione dal Consiglio federale come deciso dal popolo il 27 settembre 2020, giustificare e supportare la decisione in Parlamento, e se necessario, nuovamente davanti al popolo. Pena la perdita della sovranità dello spazio aereo dopo il 2030.

La decisione

Con la conferenza stampa del 30 giugno 2021 la responsabile del DDPS Viola Amherd ha comunicato l'attesissima decisione del Consiglio federale riguardo il futuro aereo da combattimento e del nuovo sistema di protezione terra-aria. Il processo di valutazione sotto l'egida dell'Ufficio federale degli armamenti, Armasuisse (DDPS), si è svolto in modo competente, altamente professionale, tant'è che è stato pure riconosciuto a livello internazionale dalla stampa specializzata.

Per quanto attiene ai quattro i tipi di jet da combattimento risultati effettivamente disponibili per la selezione – gli statunitensi F-35A Lightning II della Lockheed Martin e l'F/A-18 Super Hornet di Boeing, l'Eurofighter di Airbus, il francese Rafale di Dassault – tutti hanno soddisfatto i requisiti minimi. Ma la selezione attenta secondo un catalogo di criteri complessa e articolata ha permesso al Joint Strike Fighter F-35A di risultare il vincente, con un risparmio di circa 1 miliardo di franchi di costi d'investimento e oltre 2 miliardi di franchi di costi di manutenzione in meno nel ciclo di vita inziale previsto a budget.

Alla luce delle informazioni generali circolanti sul modello scelto, un certo stupore non è mancato a vari livelli. Inevitabile e scontata la reazione dei contrari già al progetto Air 2030, complice il fatto che evidentemente i dettagli tecnici della selezione restano classificati per motivi di sicurezza nazionale. Nella lettura di alcuni documenti di pubblico dominio (ripresi per esteso al termine), è però possibile sviluppare alcune riflessioni che contribuiscono ad evitare di cadere nei facili e inevitabili processi di semplificazione e parziale distorsione della realtà.

Alcune costatazioni

Il rapporto di Armasuisse mostra di fatto come il bacino di modelli era disomogeneo. L'F-35 essendo effettivamente costruito *bottom-up* secondo nuovi criteri e approcci tecnico-industriali, si posiziona come apparecchio di una generazione superiore rispetto agli altri.

L'uso estensivo di nuove tecnologie e materiali, lo spinge ad essere operativamente impiegabile secondo modalità diverse rispetto ad altri: per semplificazione il ruolo del pilota non è più orientato al controllo dell'apparecchio, ma a una gestione e intervento estesa, interconnessa e profonda nello spazio aereo tale da modificarne il suo ruolo e

con esso la modalità d'impiego dell'apparecchio. Nella fattispecie valorizzando ulteriormente le proprie capacità multiruolo.

Può quindi risultare comprensibile un aumento delle ore al simulatore per rapporto al volo effettivo per tutta una serie di elementi tecnici e funzionali, come pure una maggiore adeguatezza nell'espletamento della competenza nell'ambito di una delle principali missioni richieste per i nostri apparecchi: la salvaguardia della sovranità sullo spazio aereo costituita da misure di polizia aerea passive (sorveglianza dello spazio aereo) e attive (interventi).

Ma l'aumento sostanziale del valore tecnologico porta con sé tanti aspetti critici che devono essere indirizzati correttamente. Non stupisce quindi che l'analisi della dipendenza in questo ambito sia stato attentamente valutato in tutte le dimensioni, ma che oggettivamente non si possa che giungere a una semplice conclusione: tutti i modelli offerti mostrano la stessa criticità, se un particolare valore aggiunto viene ricercato, questo è il prezzo che va pagato. E questo vale per ogni ambito, non solo quello militare. Il programma F-35 con i suoi oltre 1500 fornitori a livello mondiale ne è una riprova puntuale.

Le critiche allo F-35

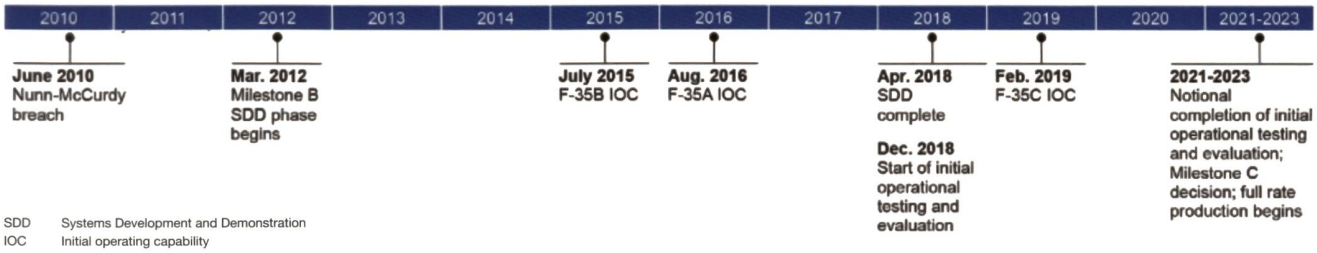
Dopo la pubblicazione a metà gennaio 2021 da parte del *Operational Test and Evaluation* (principale collaudatore di armi del governo statunitense) di 871 carenze tecniche legate al programma F-35, è d'interesse la lettura dell'ultimo rapporto del *US Government Accountability Office* (GAO). Nella sua pubblicazione di luglio non risparmia critiche, ma a un livello utile per comprenderne lo stato nella realtà specifica presso lo US Department Of Defence (DoD). Esso ha inoltre il pregio di declinarle nelle tre varianti sviluppate: il modello tradizionale di tipo A, di maggior volume di vendita prevista e scelto dalla Svizzera (oltre che dalla US AirForce in sostituzione dell'F-16 e dell'A-10), il modello tipo B a decollo verticale (scelto principalmente dall'US Marine Corps e previsto in sostituzione del AV-8B Harrier e del F/A-18 A/B/C/D) e infine il modello tipo C in versione imbarcata (previsto principalmente per la US Navy e in sostituzione del F/A-18 E/F).

Tra i punti d'attenzione, si rileva la complessità del progetto, gli sforzi per aumentarne le potenzialità, i pochi incidenti avuti, ma nuovamente le diverse lacune ancora da colmare: questo comporta come il livello di maturità per le missioni è sì migliorato, ma risulta ancora al di sotto delle aspettative iniziali, sebbene siano già stati consegnati o almeno contrattualizzati complessivamente oltre 800 aviogetti degli oltre 3000 ipotizzati nel ciclo complessivo di vita. Di particolare attenzione per continuare a garantire l'evoluzione del progetto e la sua sostenibilità sono rilevati secondo il rapporto alcuni elementi centrali: il processo logistico con il software sottostante e la disponibilità delle conoscenze per una manutenzione ottimale,

Figure 1: F-35 Program Participants

Source: GAO analysis of Department of Defense (DOD) information. I GAO-21-439

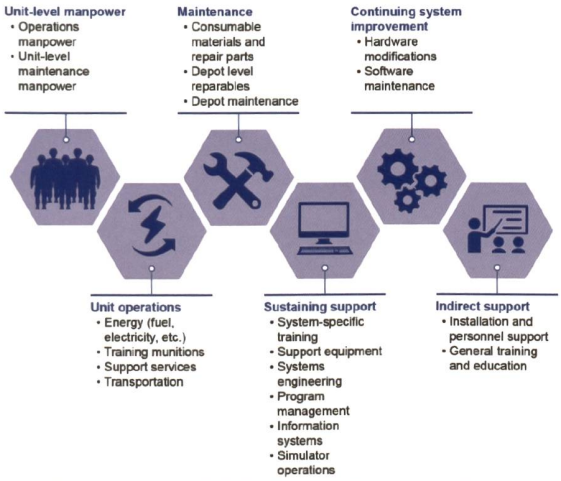
Figure 4: F-35 Key Dates and Milestones



SDD Systems Development and Demonstration
IOC Initial operating capability

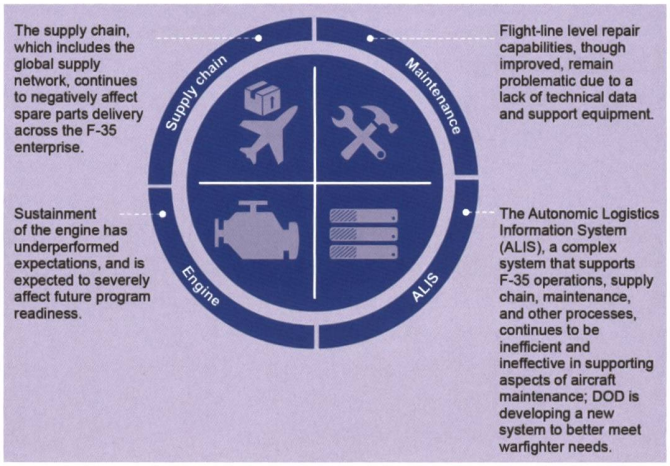
Source: GAO analysis of Department of Defense information. I GAO-21-439

Figure 6: Sustainment Cost Elements



Source: GAO analysis of Department of Defense and information. I GAO-21-439

Figure 9: Significant Sustainment Challenges for the F-35 Program



Source: GAO analysis of Department of Defense (DOD) information. I GAO-21-439

una maggior focalizzazione delle risorse a disposizione nell'ottimizzazione delle lacune esistenti. Di fatto problemi tipici per un programma molto complesso e di nuova generazione, che rischierebbe di ritardare la messa in produzione del Block IV, attualmente previsto a partire dal 2024.

Riprendendo le raccomandazioni della GAO e le misure intraprese dal DoD al programma, si comprende meglio che le preoccupazioni nel contesto svizzero risultano essere indirizzate, altrimenti detto al momento nel periodo 2025-2030 ragionevolmente in conclusione di risoluzione. In via prospettica, a partire dal 2030 le forze aeree dovrebbero disporre di un aviogetto di nuova generazione che entra nella sua prima fase di piena maturità con verosimili 2000 pezzi consegnati al mercato. E con esso tutti gli effetti di scala attesi, tecnicamente come è accaduto alla fine degli anni 90 con l'introduzione del McDonnell Douglas F/A-18 C/D (IV generazione) in sostituzione dei francesi Mirage IIIS e – di fatto – dei Northrop F-5E/F Tiger II (III generazione).

Alla stessa conclusione giunge anche un esperto di politica di difesa e sicurezza con un recente articolo pubblicato su Forbes. Egli sottolinea in particolare che proprio la sostituzione del vecchio software di gestione *Automatic Logistics Information Systems* (ALIS) con il più moderno *Operational Data Integrated Network* (ODIN) unitamente alla definitiva e necessaria standardizzazione dei software di volo (attualmente nel numero di 3), si potranno risolvere anche i falsi positivi tecnologici che di fatto invalidano l'operatività dell'apparecchio come tale, oltre che a limitare l'integrazione efficace di nuove componenti o funzionalità. E con essi correggere verso il basso parte degli attuali costi di manutenzione così come rilevati e non solo riconducibili all'inaspettata qualità complessiva della complessa motorizzazione, il cui delicato tema

dovrebbe ora altrimenti essere meglio indirizzato.
Analogamente l'esperto ricorda come il rapporto GAO omette, per natura stessa dell'ente e del documento, di effettuare paragoni oggettivi riguardo all'operatività militare rispetto ad altri programmi in essere. Anche se non disponiamo di dati oggettivi in questa sede, egli sottolinea ad esempio che l'operatività del F-35A con tutti i problemi segnalati, è già oggi superiore a quella di altri apparecchi della IV generazione. Tant'è che è noto come la stessa US Airforce si stia già esercitando operativamente combinando i Lockheed Martin/Boeing F-22 Raptor con i citati F-35 Lightning II, ad esempio nel quadrante indo-pacifico, ambedue apparecchi della V generazione e che condividono una superiorità a cui altre superpotenze si stanno allineando.

Alcune riflessioni

Proprio il citato rapporto americano del GAO è un primo tassello a garanzia del successo del progetto anche in Svizzera. Infatti essendo il contratto stipulato con il *Foreign Military Sales* (FMS), il Consiglio federale ha come partner il Governo americano, le nostre forze aeree sono equiparate commercialmente a quelle americane, il controllo americano esercitato trova benefici sulle nostre scelte. E di conseguenza singoli argomenti contro la scelta americana, trovano altri equilibri.
Invece di rimpiangere una soluzione europea, l'acquisto dell'F-35A può risultare ben giustificato anche in termini geopolitici. Con un apparecchio americano, la Svizzera non si appoggia a un paese vicino, ma si muove nel cerchio di paesi diversi, come la Norvegia e l'Italia che difendono la loro sovranità anche con il prospettato apparecchio, anch'essi pure partner attivi del complesso programma F-35, con inaspettate ricadute economiche e tecnologiche incrociate, soprattutto se accomodano alcuni dei citati fornitori globali.
In questo ambito la nostra posizione nella politica di sicurezza come parte dell'Europa giocherà un ruolo essenziale nei prossimi dibattiti. Il rapporto multi-dimensionale complesso e irrisolto con l'UE non aiuta nell'ottica di poter formulare dichiarazioni chiare, rispetto alle reazioni forti di Parigi e Berlino. Sulla scia della decisione è possibile opporre, quale contraltare, una dichiarazione forte – per continuare ad essere solidali con la sicurezza della parte più prospera del continente – di scelta dei mezzi più moderni. Un segnale altrettanto forte quanto una stretta cooperazione con una forza aerea vicina, soprattutto in considerazione della situazione tesa ai confini dell'Europa.
Ma si tratterà altresì di capire quali argomenti porteranno nuovamente gli iniziativisti. "Abissare" il modello, dopo aver subito una sconfitta sul processo, appare poco ragionevole; senza considerare poi il "prezzo" relativamente alla messa a rischio della sicurezza della protezione dello spazio aereo. Per contro, la strumentalizzazione e la decontestualizzazione di fatti singoli per minacciare la credibilità delle scelte – analogamente a quanto fatto in passato nel far credere che un addestratore potesse svolgere senza problemi compiti di Air Policing – sicuramente è una tattica che sarà riproposta.
Anche perché la via scelta dalla Svizzera potrebbe trovare inaspettati sostenitori proprio in alcuni ranghi europei esclusi dalla selezione, inquadrati in una nuova dimensione di ricerca di un'egemonia mascherata da collaborazione, legata a proprie agende politiche di lungo periodo e correlate all'onda di una palese instabilità del progetto di sicurezza europea. Instabilità che viene controllata con il solito e modulato intervento d'oltre Oceano attraverso la NATO, a dipendenza della relativa tendenza e interesse (geo-) politico in corso.
In questa ipotesi di traccia, possiamo leggervi, ad esempio, anche la Brexit accompagnata da nuovi e inaspettati investimenti militari sui mari, come pure l'interpretare altrimenti le regioni dove la Francia ha saputo vendere i propri apparecchi. Ma in questa ipotesi possiamo pure trovare un'altra interpretazione del Consiglio federale nel votarsi verso un partner strategico – di fatto – sovra europeo e ancora d'incontestata supremazia tecnologica, senza però negare la citata dimensione di collaborazione europea. La politica duale è necessaria per una nazione come la nostra così come dimostrato molto recentemente anche dalla crisi sanitaria legata al COVID-19: nel momento del bisogno – in quella fattispecie la necessità di semplici e banali mascherine rispettivamente l'accordarsi sulle misure sanitarie – gli accordi subiscono delle modifiche inaspettate nella geometria, il cui esito non è sempre dato per scontato.

Figure 15: Air Force Personnel Provide F-35 Maintenance at Nellis Air Force Base

Source: U.S. Air Force photo by Tech. Sgt. Alexandre Montes. I GAO-21-439

La posizione della SSU

La Società Svizzera degli Ufficiali (SSU) ha accolto con favore la decisione coraggiosa e di vasta portata del Consiglio federale di acquistare 36 aerei da combattimento F-35A Lightning II dal consorzio americano Lockheed Martin, numero che ricordiamo sarebbe risultato essere analogo in tutti gli scenari come le verifiche lo hanno dimostrato. Ciò sebbene la SSU abbia sempre sottolineato che tutti e quattro i tipi di jet da combattimento disponibili per la selezione avrebbero soddisfatto i requisiti minimi.

La SSU è altresì convinta che il Consiglio federale abbia preso le sue decisioni riguardo agli aerei da combattimento F-35A e al sistema Patriot nella difesa aerea terrestre (BODLUV) in considerazione di un approccio strategico e di politica di sicurezza olistico ed equilibrato, che non tiene conto solo delle componenti puramente tecniche e operative. Dal punto di vista della SSU, questa può essere una situazione vantaggiosa per tutti.

Ora si tratta di continuare coerentemente il processo di approvvigionamento per i prospettati 36 F-35A e il sistema Patriot, portandoli in Parlamento con il prossimo programma di armamento nel febbraio 2022, in modo che l'Assemblea federale possa occuparsi del dossier – presumibilmente – nell'estate del 2022. Una volta firmato il contratto d'acquisto, i primi apparecchi F-35A saranno consegnati entro 5 anni e a partire dal 2025, andando a rafforzare il sistema di protezione dello spazio aereo inteso come salvaguardia della sovranità sullo spazio aereo e difesa aerea.

Nonostante tutte le tensioni politiche e i gesti minacciosi dell'alleanza di sinistra del PS, dei Verdi e del Gruppo per una Svizzera senza esercito (GSoA), la SSU è convinta che il Consiglio federale prima, e il Parlamento poi, sapranno sostenere il progetto con argomenti politici forti, rendendo chiaro alla popolazione che – fatto salvo il sacrosanto rispetto del processo politico democratico – un'iniziativa sarebbe di fatto il risultato dell'agire di maldestri perdenti.

◆

Riferimenti principali

- Anforderungen an die Beschaffung eines neuen Kampfflugzeugs (NKF) und eines neuen Systems der bodengestützten Luftverteidigung grösserer Reichweite (Bodluv GR), DDPS, 23 marzo 2018.
- Neues Kampfflugzeug, Kurzbericht Evaluation, ArmaSuisse, giugno 2021.
- Rechtsstaatlicher Rahmen für die Beschaffung von Kampfflugzeugen, DFGP, 28 giugno 2021.
- F-35 Flies With 871 Flaws, Only Two Fewer Than Year Earlier, Bloomberg, 12 gennaio 2021 (https://www.bloomberg.com/news/articles/2021-01-12/f-35-flies-with-871-flaws-only-two-fewer-than-a-year-earlier).
- F-35 Sustainment, Report to the Committee an Armed Services – House of Representatives, GAO, 7 luglio 2021 (https://www.gao.gov/products/gao-21-439).
- F-35 engine competition could drive down problematic propulsion system sustainment costs, Janes, 2 luglio 2021 (https://www.janes.com/defence-news/news-detail/f-35-engine-competition-could-drive-down-problematic-propulsion-system-sustainment-costs).
- Why we know F-35 support costs will fall in the future, Lexington Institute published by Forbes, 20 luglio 2021 (https://www.lexingtoninstitute.org/why-we-know-f-35-support-costs-will-fall-in-the-future-from-forbes/).

UgoBassi

• Impresa generale di costruzioni
• Edilizia - genio civile
• Lavori specialistici

Ugo Bassi SA . Via Arbostra 35 . 6963 Lugano-Pregassona . Tel. 091 941 75 55 . ugobassi.sa@swissonline.ch