



i Documenti di Analisi Difesa

F-35: LO STRANO PASTICCIO DEI CONTRATTI E LA “SOVRANITÀ” NEGATA

DI SILVIO LORA-LAMIA

Secondo i ciclici sbalzi d'umore che accompagnano da sempre la vicenda, giugno e luglio sono stati mesi di grande passione e agitazione per gli F-35 italiani. Si è annunciato di tutto e di più, in un accavallarsi di nuove cifre e scadenze che hanno aggiunto confusione alla confusione. Il balletto dei contratti già firmati e di quelli per cui al contrario c'è solo l'autorizzazione ministeriale alla firma, termometro importante del nostro impegno nel programma, è diventato un tango sfrenato. La politica, se finora non aveva afferrato granché delle dinamiche - certo, assolutamente complesse - del programma e del nostro coinvolgimento, è riuscita a fare il capolavoro: ha detto “ni” all'F-35, votando mozioni che democristianamente sospendono-ma-non-sospendono un bel niente. Un “ni” usato anche per motivi elettorali che sarebbero meno biechi se deputati e senatori entrassero seriamente e compiutamente nel merito delle problematiche, come hanno fatto i loro colleghi di altre nazioni partner. Il Ministero della Difesa poi ci ha messo del suo: a chi con quasi disarmante semplicità gli chiedeva quanti aerei abbiamo davvero ordinato e pagato finora, il Segretario generale della Difesa generale Claudio Debertolis nell'audizione del 16 luglio alle Commissioni Difesa riunite ha risposto che rilascerà volentieri informazioni e cifre in occasione dell'indagine conoscitiva di sei mesi votata dal Parlamento. S'è persa così un'occasione d'oro per fare chiarezza e mettere un po' d'ordine su voci, interpretazioni. Da parte sua intanto organici alla mano la FIM-CISL ha levato un po' di zeri al numero degli addetti al programma che la Difesa



dichiara da anni, scendendo almeno per i tre siti di produzione di Alenia Aermacchi (Cameri, Nola e Foggia) a un miserrimo 600. Giovedì 18 luglio poi, San Federico Vescovo di Utrecht e Martire (morì per aver sgridato nobili e imperatori), è volato via senza bandiere e fanfare nella fabbrica di Cameri degli F-35, dov'era in programma l'avvio ufficiale delle attività di assemblaggio dei nostri aerei, e se qualche festiccio c'è stata, s'è svolta con modalità “stealth”. Annullando una cerimonia più che altro a stelle e strisce, con Alenia Aermacchi a recitare un ruolo di secondo piano, il Governo - se ce n'era bisogno - ha fatto una pessima figura con gli Stati Uniti, l'intero partenariato del programma e alla fine con la nostra stessa industria, per il bene della quale pure, com'è stato ripetuto fino alla noia, l'Italia è entrata nel Joint Strike Fighter.

Il via ufficiale alla Final Assembly and Check Out americana in territorio ita-

liano se mai ci sarà avverrà più avanti, il che indirettamente avvalorerebbe l'ipotesi che le prime attività sul primo dei primi 3 F-35 per l'Aeronautica Militare altro non siano che l'inizio dei collaudi e rodaggi delle varie stazioni di montaggio e assemblaggio finale; attività propedeutiche al rilascio delle certificazioni americane senza le quali il lavoro nella FACO europea non può partire. Anche perché, come “Analisi Difesa” ha appurato ai primi di luglio, se l'11 giugno Alenia aveva firmato col costruttore americano solo un accordo sui termini economici dei primi assemblaggi ma non ancora un vero contratto di fornitura, a tutto il 15 luglio, contrariamente a quanto era trapelato, da parte sua neppure il nostro Governo aveva ancora sottoscritto alcun contratto di acquisto definitivo con quello americano per i nuovi aerei da attacco. Al Ministero tuttavia si insisteva sull'irreversibilità degli investimenti già fatti e l'ineluttabilità di quelli attesi entro la fine dell'anno,



con una parte del quasi miliardo di euro per i primi 6 aerei già recapitato oltre Atlantico. La realtà, come è emersa proprio attorno al 15 luglio, era diversa: fino a quella data l'Italia non aveva sottoscritto alcun accordo vincolante con gli Stati Uniti, essendosi limitata a pagare degli anticipi per quei primi aerei (le cifre le abbiamo riferite nel recente articolo "I primi F-35 ci costano un miliardo di euro") e a sottoscrivere a giugno, questo sì, una specie di pre-accordo di acquisto.

Chi però, il 26 giugno alla Camera, approvò una mozione che diceva un sì all'acquisto dei primi 3 esemplari, perché tanto oramai era cosa fatta, e un no a quello di ulteriori aerei prima di fare chiarezza sul programma e conoscere gli esiti di un'importante assise di fine anno sulla futura difesa europea, credeva di essere stato informato correttamente.


Cosa abbiamo firmato veramente a giugno

Ecco cos'era successo. Martedì 18 giugno, una settimana dopo l'agreement economico Alenia-Lockheed e un mese prima del "Big Event" di Cameri, dalla Difesa era uscita la notizia che la nostra Rappresentanza militare presso l'Ufficio di Programma JSF di Washington era stata autorizzata alla firma di un Undefinitized Contract Action (UCA), un atto contrattuale provvisorio, o meglio transitorio, destinato comunque a portarci a casa i primi 3 F-35A. Fermiamoci un secondo. Il contratto del lotto an-


nuale a basso rateo al quale questi aerei appartengono, il LRIP-6, è in ritardo di un anno sulla scadenza della sua formalizzazione, la quale come abbiamo già avuto modo di spiegare cade nel terzo dei cinque anni di durata di ogni lotto, il cosiddetto "Buy Year". Il ritardo ha fatto sì che a Fort Worth per i 3 esemplari italiani e i 2 per l'Australia compresi nel LRIP-6 la Lockheed abbia cominciato a lavorare a credito. Per venire incontro (l'aveva già fatto col precedente LRIP-5) il Pentagono è ricorso allo speciale istituto dell'Undefinitized Contract Action, che in attesa della formalizzazione del contratto d'acquisto definitivo ha consentito intanto di liquidarle gran parte del valore dei 31 aerei dello stesso LRIP destinati alle forze aeree USA. L'UCA per questi 31 F-35 è stato firmato in fretta e furia pochi giorni prima del Capodanno 2012, anche per sottrarli alle sgrinfie della Sequestration scattata poi ai primi di quest'anno.

La notizia della firma italiana dell'UCA non aveva però un riscontro nei fatti. Gli unici impegni sottoscritti a quella data erano e restavano quelli per i Long Lead (parti dell'aereo che devono essere ordinate e pagate prima del suo acquisto) dei 10 aerei dei lotti LRIP-6, -7 e -8; impegni di pagamento che non vincolano all'acquisto di quei velivoli ma assicurano a chi vende la stabilità del flusso di cassa. 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

DISTRIBUTION STATEMENT A, Approved for public release; distribution is unlimited.

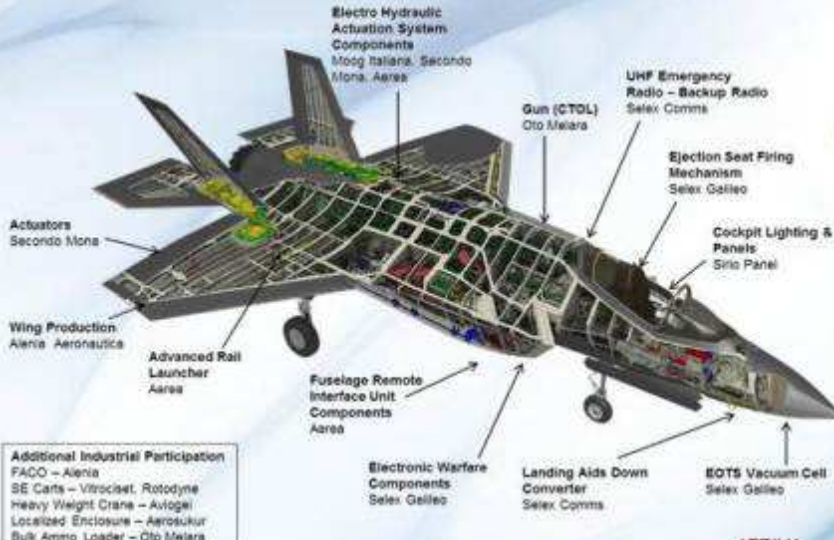


Italia




Partner Industriali Italiani

Distribuzione Geografica



Additional Industrial Participation
 FAO – Alenia
 SE Carts – Vitrociset, Rotodyne
 Heavy Weight Crane – Aviojet
 Localized Enclosure – Aerosukur
 Bulk Ammo Loader – Oto Melara

BORGOMANERO Mecaer	TORINO Alenia Aeronautica Selex Galileo	SARONNO Rotodyne	MONTEVARCHI Selex Communication/ Sino Panel
GENOVA Piaggio Aero	CASELLA Moog Casella	MILANO Secondo Mona Aerea York	CAPUA CIRA
LA SPEZIA Oto Melara Elettronica Melara	FOLIGNO OMA PALERMO Galileo Avionica	ORTONA Samputensili	CISTERNA DI LATINA/ POMEZIA Selex Communication (Marconi)



APRILIA Aviojet Aero Sekur	ROMA Selex Si Elettronica Gemelli Logic MBDA Italia S3LOG Selex Communication (Marconi) Vitrociset
---	---

© 2013 Lockheed Martin Corporation

americano. Nell'Ufficio di programma siede un nostro rappresentante (attualmente un colonnello pilota dell'Aeronautica) che ha tra gli altri compiti proprio quello di delegare a un collega americano la firma degli atti contrattuali per conto del nostro Paese. La delega alla firma dell'Italia riguardava non già questo benedetto UCA ma un Procurement Initiation Document, un altro atto precontrattuale dell'amministrazione USA che avvia l'elaborazione di un contratto di acquisto, ma che - attenzione - non è vincolante fino alla firma di quest'ultimo. Domanda: a cosa serviva la firma di questo PID a giugno? A rendere possibile un successivo emendamento all'UCA sottoscritto dagli USA tale da poter comprendere nel contratto del LRIP-6 anche i primi 3 F-35 italiani. Nel momento di chiudere l'articolo non avevamo notizie di passi ulteriori ma solo la previsione che l'emendamento italiano all'Undefined Contract Action, che stavolta sì, 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? E' possibile, come viene da pensare, che una parte della Direzione Nazionale degli Armamenti non sia in sintonia con un'altra parte della stessa Direzione per come questa opera e agisce anche nei confronti dell'esterno? Per "denudare il re" basterebbe fare una cosa molto semplice: correlare le dichiarazioni sull'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. Che fa pensare male (ma

potrebbe portarci alla verità, secondo l'adagio del povero Giulio Andreotti).

Per 3 anni e mezzo produrremo 0,14 aerei al mese

Nel frattempo l'allestimento finale del primo dei primi 3 F-35, programmato all'inizio per gennaio 2015, slitterà a novembre, dunque fra quasi due anni e mezzo. Diretti da Francesco Artucci, un giovane ingegnere che s'è fatto le ossa con la moderna catena di montaggio di Venegono degli addestratori M-346, e supportati da colleghi di Lockheed Martin, i tecnici di Alenia Aermacchi avranno tutti il tempo per impraticarsi col nuovo lavoro. Ricevuto dagli americani il "go ahead", la FACO comincerà a recuperare terreno con i successivi 5 aerei (gli altri 2 del LRIP-6 e i 3 del LRIP-7), dei quali Alenia prevede la consegna entro la fine del 2016. Le stazioni di lavoro nel capannone della FACO sono 11: 7 servono all'installazione degli impianti, del motore e all'esecuzione di alcuni test associati, e le altre 4 sono le "Electronic Mate and Alignment Systems" che controllano l'esatto allineamento delle varie dell'aereo durante il loro assemblaggio con dispositivi laser che assicurano una precisione ben più che millimetrica.

Facciamo un semplice calcolo. Montando 6 aerei in tre anni e mezzo (luglio 2013-dicembre 2016) Cameri registrerà un rateo di produzione di 0,14 aerei al mese, assai lontano dai 2 aerei al mese a regime (valore portato di recente a 1,5). Da 2017 in poi la performance migliorerà solo se sarà iniziato l'assemblaggio anche degli aerei destinati all'Olanda, secondo un accordo di massima raggiunto nel 2006 e tenuto in vita da periodiche riunioni di aggiornamento governo-governo e industria-industria, accordo che prevede in contropartita la revisione dei motori dei nostri F-35 nei Paesi Bassi. La Difesa punta tutto sulla possibilità che la FACO italo-americana monti anche altri F-35 europei, ma non fa sapere dove sono approdati finora i suoi sforzi. A Cameri servono altre commesse, e subito (perché poi devono passare tre anni pri-



ma di cominciare a lavorarci), per realizzare se non il pieno regime almeno volumi di attività importanti; si parla da un po' della Turchia, ma a marzo Ankara si è accordata per lavorare con il Giappone, il quale pur non avendo il rango di partner del programma potrà montare i suoi F-35A e produrre componenti per l'intero programma in una FACO costruita non già all'interno di una struttura militare protetta come gli Stati Uniti hanno preteso da noi, ma in una normalissima fabbrica di aeroplani, un impianto nella prefettura di Aichi della Mitsubishi Heavy Industries. La Turchia tra l'altro aspetta una risposta dal Pentagono alla sua richiesta di realizzare negli stabilimenti della Turkish Aerospace Industries da 400 a 600 elementi centrali della fusoliera.

Il proseguimento del programma industriale di pari passo con quello del procurement dei 90 aeroplani è di vitale importanza per Alenia ancor più che per il resto della filiera industriale coinvolta, considerando che la FACO, che è completamente dedicata a un solo programma, presenta costi orari legati direttamente alle attività previste. Come abbiamo già scritto lo Stato Maggiore della Difesa ha emanato chiare direttive riguardo la necessità di rallentare un po' il programma di acquisizione soprattutto nella fase iniziale, per renderlo compatibile con le risorse economiche realisticamente esprimibili dalla Difesa (anche in relazione all'incremento dei prezzi dei velivoli). Ma il Segretariato Generale della Difesa è orientato a proseguire con la formalizzazione degli impegni contrattuali secondo il programma originario (vedi la Tabella A), rispetto al

quale quello che circolava allo Stato Maggiore almeno fino a tutto giugno (Tabella B) prevede da qui al 2019 il taglio di 11 aerei, da recuperare poi dal 2020 al 2025 con l'avvio negli Stati Uniti della produzione "Full Rate". In dettaglio: 1 aereo in meno (dei 3 appartenenti al LRIP-7) quest'anno, 2 in meno (sui 4 del LRIP-8) nel 2014, 1 (sui 3 del LRIP-9) nel 15, 2 (sui 6 del LRIP-10) nel 2016, 1 (sui 6 del LRIP-11, l'ultimo lotto annuale previsto) nel 2017, 3 (su 8) nel 2018, 1 (su 6) nel 2019; anni gli ultimi due che il piano dato da Segredifesa a dicembre in Parlamento (vedi "I conti impazziti del JSF", a pagina 2) faceva rientrare nel primo di due contratti pluriennali.

Altra osservazione. Neppure un anno fa (6 agosto 2012) il Generale Domenico Esposito aveva dichiarato all'agenzia "Air Press" che "la produzione iniziale sarà di 4 aerei all'anno, con un rateo di crescita annuale del 50%". Il che voleva dire che dopo il primo anno gli aerei assemblati sarebbero stati 4 e mezzo, l'anno seguente quasi 7 e dopo ancora 10. Non sarà così.

Il "mistero" dei margini di utile

La questione del prezzo del lavoro italiano, cioè di quanto Lockheed Martin riconoscerà ad Alenia Aermacchi per l'assemblaggio degli aerei e la costruzione delle ali, è ancora tutta aperta, legata com'è tanto alle possibili diverse dinamiche del procurement quanto, in ogni caso, alle recenti delibere del Parlamento, ancorché "bocciate" da un controverso pronunciamento del Consiglio Supremo di Difesa. Va da sé che ridurre i futuri volumi di produ-

	LRIP-6	LRIP-7	LRIP-8	LRIP-9	LRIP-10	LRIP-11	Contratti Multi-Year									TOTALI
	2013	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025		
Buy year	2013	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025		
Progress delivery year	2015 2016	2016	2016 2017	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027		
CTOL	3	3	4	3	2	2	2	2	2	6	7	11	11	2	60	
STOVL AM	0	0	0	0	1	2	2	1	2	3	4	0	0	0	15	
STOVL MM	0	0	0	1	3	2	4	3	2	0	0	0	0	0	15	
TOTALI	3	3	4	4	6	6	8	6	6	9	11	11	11	2	90	

Tabella A
La pianificazione prevista

	LRIP-6	LRIP-7	LRIP-8	LRIP-9	LRIP-10	LRIP-11	Contratti Multi-Year									TOTALI
	2013	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025		
Buy year	2013	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025		
Progress delivery year	2015 2016	2016	2016 2017	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027		
CTOL	3	2	2	2	2	3	2	2	4	6	7	11	11	3	60	
STOVL AM	0	0	0	0	0	0	0	1	2	2	1	2	3	4	15	
STOVL MM	0	0	0	1	2	2	3	2	3	2	0	0	0	0	15	
TOTALI	3	2	2	3	4	5	5	5	9	10	8	13	14	7	90	

Tabella B
La pianificazione indicata dallo Stato Maggiore della Difesa: 11 aerei in meno da acquistare nel periodo 2013-2019, e 11 aerei in più fra il 2020 e il 2025.

zione determinerebbe possibili incrementi di costi anche rispetto ai contratti attualmente in corso. Nello stabilire i suoi costi orari per i primi 6 aerei, tenendoli più bassi possibile, Alenia Aermacchi ha comunque considerato volumi di produzione maggiori, quelli cioè che si aspetta di affrontare negli anni a venire. Cercherà poi di non caricare su quei costi troppi oneri indiretti, dai corsi di formazione ai pullman navetta che ogni giorno trasferiscono le maestranze da Caselle a Cameri, alla produzione di energia, aria condizionata e quant'altro. Tutto questo allo scopo di:

1) far approvare questi costi da Lockheed senza scaricare sul programma eventuali eccedenze rispetto ai costi americani, ferrea "conditio sine qua non" alla quale devono sottostare tutti i fornitori del programma;

2) farsi riconoscere un se pur minimo "tasso orario", valore economico dell'accordo dato dalla somma fra il costo orario e il margine. Tutto questo includendo come s'è detto nei costi orari volumi di ore afferenti a contratti successivi, come è normale del resto per qualsiasi programma. Per questo Alenia si sarebbe fatta garantire lavoro sufficiente ad assicurarle almeno il pareggio nei conti.

La palla adesso è nelle mani della politica, che deve ponderare bene scelte militari e necessità industriali. Archiviata una prima difficilissima stagione di trattative fra le due industrie, quando la grande Lockheed Martin cercava di imporre condizioni economiche inaccettabili per una - al confronto - piccola società infrastrutturata e culturalmente abituata a gestire produzioni limitate, Alenia oggi come allora dice forte e chiaro che non intende sottoscrivere commesse in perdita: per tutto quello che ha firmato e firmerà con Lockheed ha, e pretende per il futuro, la garanzia di andare almeno in pari, anche in caso di improvvisa interruzione del programma. Resta però questa domanda, forse ingenua, ma che richiede comunque una risposta: come può davvero la società italiana esporre costi competitivi con quelli di un colosso come quello americano, che di F-35 ne ha già sfornati un centinaio e può costruirne a migliaia?

Il grande stabilimento di Cameri Alenia se l'è ritrovato sul groppone col suo carico di incognite, a cominciare dal rischio di obbligarla un giorno a chiudere altri impianti se non interi stabilimenti, a Caselle come a Venegono. Nessuno può mettere in dubbio che nella vicenda F-35 la più grande così come tutte le altre industrie aeronautiche italiane siano costrette a lavorare in condizioni di oggettiva inferiorità, cedendo in qualche modo oltre Atlantico un po' della loro sovranità, dopo aver patito la cancellazione unilaterale di preziose commesse (AW-101 e C-27J) e di programmi strategici per la stessa Difesa (sistema missilistico MEADS). La quale Difesa, che si dice paladina dell'industria, non volendo mancare alla "parola data" agli Stati Uniti con un'uscita dal programma o un ridimensionamento della sua partecipazione, commette due errori proprio ai danni dell'industria: ammette la possibilità che gli Stati Uniti possano "tradire" le imprese e lo stesso Stato italiano - finanziatore ad esempio del MEADS - senza tuttavia perdere un pixel della loro immagine, ed erode in prospettiva il potere contrattuale e l'immagine nel mondo delle nostre aziende, irridendo poi all'esperienza dell'Eurofighter e al concetto del cost/work sharing che l'ha ispirata, con vantaggi indiscutibili per l'intero comparto aerospaziale (e lo fa con tono severo: "il cost/work sharing ve

lo potete scordare"). Alla fine non stupisce che con il Joint Strike Fighter i rapporti con l'amministrazione della Difesa almeno della più grossa azienda aeronautica nazionale siano scesi a un minimo storico, anche se per ovvie ragioni cerca di non darlo a vedere, almeno a livello di vertice - del resto oggi il business di Alenia Aermacchi con l'Aeronautica Militare è poco più del 10% di quello complessivo del settore velivoli militari, proiettato molto di più sull'export.

Quanto alle ricadute tecnologiche e in generale la crescita industriale, Alenia non fa mistero che il programma F-35 - mutatis mutandis - abbia un valore non troppo diverso da quello che vent'anni fa ebbe l'assemblaggio di 14 Harrier II "Plus" per la Marina Militare. A Torino si guarda più volentieri a ulteriori sviluppi dell'Eurofighter ma soprattutto, in una prospettiva più strategica, a un possibile lancio di nuove attività sugli Unmanned con i partner europei. A convenire che alla fine l'impianto di Cameri è un "gamble" (traducibile in positivo come scommessa, ma in negativo come azzardo) sono stati a un certo punto gli stessi vertici della Direzione Nazionale degli Armamenti in un'intervista al settimanale specializzato americano "Aviation Week & Space Technology", poco tenero col programma JSF. Riguardo i costi per esempio, non hanno negato l'oggettiva condizione di inferiorità della società di Finmeccanica, rimarcando come invece Lockheed abbia lavorato e migliorato le sue performances anche grazie ai contratti "cost plus" concessile da un cliente - il Pentagono - disposto ad assorbire almeno all'inizio gli sforamenti di costo. Per l'avvio delle sue attività a Cameri al contrario Alenia Aermacchi non potrà godere di questo vantaggio. Ma Alenia, hanno aggiunto gli uomini della DNA, deve sforzarsi di essere competitiva, "anche a costo di ridurre il suo margine di profitto".

Un balletto di numeri inammissibile

Torniamo nella base novarese. A maggio Alenia ha ricevuto da Lockheed la Request for Proposal per il lotto LRIP-8, che ha nel 2014 il suo "Buy Year". Questo lotto prevede il montaggio di altri 4 F-35A, col primo da consegnare nel 2016 e gli altri 3 nel 2017. Per la costruzione delle ali il 26 febbraio le due società hanno sottoscritto un accordo a lungo termine per 130 set completi, che coprono tutta la produzione dal 6° LRIP all'11°, per un valore di 1,2 miliardi di dollari. La produzione va spalmata su un numero maggiore di anni, ma calcolando solo i 6 che intercorrono tra il primo e l'ultimo dei lotti oggetto dell'accordo, si ottiene che a fronte di una capacità a regime di 6 ali complete al mese, da qui al 2018 Cameri ne fabbricherà solo 1,8 al mese. Quello di febbraio è un accordo quadro, perché le commesse vanno contrattualizzate anno per anno. Difatti ad aprile Alenia ha concluso un accordo col costruttore USA per le attività di produzione dei componenti alari e della prima ala completa relative ai lotti LRIP-6 e LRIP-7, da assemblare con parti fabbricate anche negli stabilimenti di Foggia e Nola. Queste consegne significano lavoro fino oltre la metà del 2014 per quanto riguarda la struttura "passante" di unione delle due semiali (la "Wing Carry Through", che di fatto costituisce la parte centrale della fusoliera) e i due cassoni alari (Wing Box), e altro lavoro fino al 2015 per la prima ala completa. Alla fine di maggio Alenia ha poi ricevuto

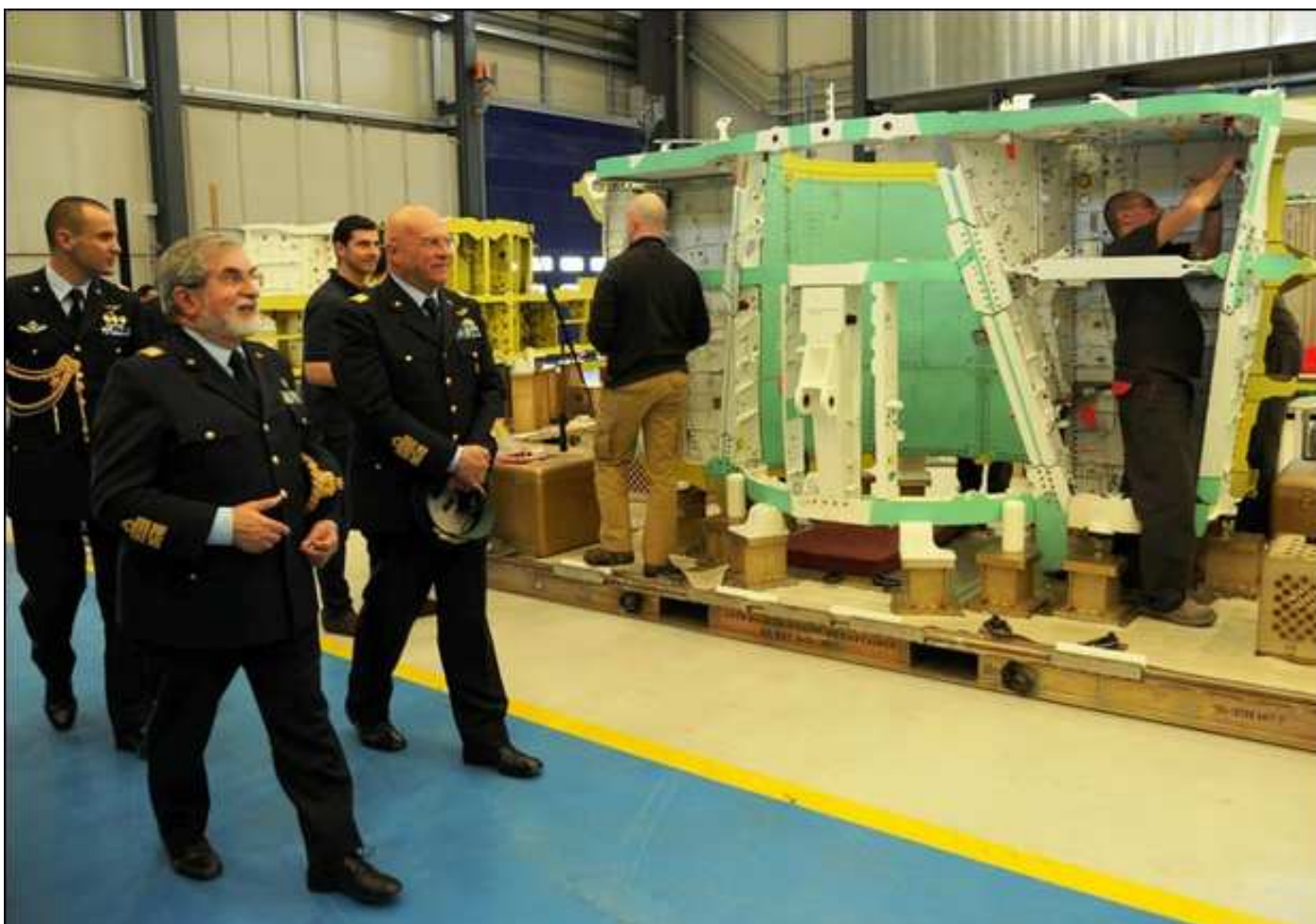
anche per le ali la Request for Proposal per la fornitura del successivo lotto annuale LRIP-8.

Ed ecco le risorse umane. Partiamo dalla linea di assemblaggio degli aerei. Alenia ha predisposto un piano che prevede per la fine di quest'anno la disponibilità di soli 19 operai e 2 tecnici collaudatori, che nel 2018 saliranno rispettivamente a 180 e 20. Per la fabbricazione delle ali lo stesso piano prevede di far lavorare a Cameri entro la fine di quest'anno 171 tra operai e collaudatori (a giugno erano 85). Ulteriori previsioni di risorse non sono disponibili, ma si può supporre che 200 addetti per neppure 2 ali al mese possano bastare. Oltre alla manodopera ci vorrà poi anche personale impiegatizio, e qui sono previste 80-90 unità entro fine 2013, e 170 nel 2018. Facciamo la somma: la linea di assemblaggio degli aerei e quella di costruzione delle ali fino al 2018 richiederà in tutto circa 400 fra operai e tecnici e 170 persone negli uffici. In totale, da qui a 5 anni e mezzo la forza lavoro di Cameri non raggiungerà i 600 addetti.

Il dato a breve di Alenia Aermacchi coincide abbastanza con quello di Armaereo; dove invece non ci si raccapezza è nella ricaduta occupazionale a medio termine e soprattutto a regime, anche perché su quali numeri si attesterà il regime e quando verrà raggiunto, non lo sa neppure il Padre Eterno. I 6 governi che si sono alternati ai tavoli del programma e a maggior ragione gli ultimi, non hanno mai stato specificato a quante società coinvolte e/o sperabilmente coinvolgibili in futuro si riferissero i mitici 12.000 posti di lavoro creati dal JSF, poi scesi a 10.000: Segredifesa nel dicembre 2012 diceva 37 aziende, lo

Stato Maggiore dell'Aeronautica in primavera è salito a 50, e il responsabile di Armaereo a Cameri, generale Giuseppe Lupoli, a metà maggio ha parlato di 60. Dentro gli ultimi numeri c'erano però anche le imprese edili e di servizi che hanno tirato su i nuovi capannoni, quelle che hanno portato via la terra con i camion e tutto un indotto che con le attività aerospaziali non si capisce che cosa c'entri. Scorrendo i documenti si scopre che i 10.000 posti di lavoro poi vengono fatti riferire talora a tutto l'arco di vita della flotta di JSF, che comprende la manutenzione e quant'altro (almeno 50 anni), e talaltra al solo periodo di produzione a Cameri (15 anni-20 anni al massimo). Cosa abbia poi determinato l'improvviso taglio netto del 40% dei 10.000 posti di lavoro annunciato da Armaereo, è un mistero. "Oggi lavorano sul programma circa 1.100 addetti", ha detto il Generale Esposito. "Si prevede che a regime il numero (...) possa essere ben oltre le 6.000 unità".

Inammissibile anche il walzer dei ritorni industriali: nel marzo 2012, a taglio dei 40 aerei già deciso, Alenia stimava in 10 miliardi di dollari i "ritorni a vita intera per l'intero sistema industriale coinvolto"; ma solo un mese dopo l'allora Sottosegretario alla Difesa Filippo Milone parlava di 13 miliardi di euro. L'ultima perla, riportata da un quotidiano, sarebbe dell'attuale ministro della Difesa Mario Mauro: "L'Italia spende 11,8 miliardi di euro e ne ricaverà 15 (in ritorni industriali; ndr), quindi ci guadagniamo 3,2 miliardi". Questa del "guadagno" è davvero grossa, ma solo pochi giorni fa al Ministro è piaciuto rincarare la dose quando ha dichiarato che il programma (non si sa se l'ac-



quisto, la logistica, l'utilizzo degli aerei, e spalmato poi su quanti anni) "costa circa 12 miliardi e avrà ricavi per circa 16". Segredifesa a dicembre in Parlamento dichiarava piuttosto che "esistono al momento circa 15 miliardi di dollari (dollari, Ministro, non euro; ndr) di realistiche opportunità", con prospettive di ritorni industriali del 77 % sui capitali investiti. Correggendo appena il tiro su 14,7 miliardi ma ancora di dollari (sic) ha parlato nell'intervista di cui dicevamo il Capo di Armaereo, che ha poi pesantemente corretto il tiro sui 10.000 addetti a regime.

Vogliamo anche riaprire l'altrettanto inestricabile questione dei costi di acquisizione? Sentiamo ancora il Capo di Armaereo: "A oggi per la fase di sviluppo e produzione del programma si prevede una spesa di 14,3 miliardi di euro in 15 anni. Il suddetto valore include i circa 2 miliardi di euro già spesi (...). Da precisare che dei 14,3 miliardi di euro, 7,5 sono destinati all'acquisto dei velivoli distribuiti nei prossimi 15 anni". Quale numero prendere per buono, gli 11,8 miliardi di euro del Ministro o i meno "politicamente corretti" ma di sicuro più congrui 14,3 di chi, per suo conto, gestisce il programma? Last but not least, i 3 aerei del LRIP-7 potrebbero costarci più del previsto se dovesse essere confermato il taglio di 5 dei 29 F-35 destinati agli USA contemplati dal lotto per effetto della Sequestration dei bilanci del Pentagono.

La questione delle "librerie elettroniche"

A una "sovranità industriale" in qualche modo relativizzata si aggiungerà un' almeno parziale mancanza di sovranità operativa su questi nuovi aerei da combattimento, che perlomeno nei primi anni l'Aeronautica e la Marina non potranno impiegare in condizioni ottimali di autonomia gestionale, come sono invece abituate a fare con gli aerei che il JSF sostituirà. Come sappiamo, l'F-35 è una sola, enorme "combinazione" super-integrata di vari sistemi, dove l'integrazione di quelli più importanti, a esempio per le comunicazioni e la guerra elettronica, porta alla "fusione" dei dati da essi elaborati e/o generati. Se un utilizzatore dell'F-35 ha la necessità di accedere a uno o più sistemi di quella combinazione, deve poter entrare nella combinazione. Non è pensabile/ammissibile consentire l'accessibilità a una determinata parte dei sistemi dell'aeroplano e non ai sistemi associati a quella parte. Israele, semplice (si fa per dire) "cliente straniero", si è garantita questa chance, creando un precedente che gli otto partner del programma stanno cercando di sfruttare. Per carità, ogni sistema d'arma ha i suoi "terreni inviolabili", cioè nicchie di tecnologie che il paese sviluppatore si tiene strette, fino ad arrivare all'incredibile situazione limite dell'UAV Euro Hawk che la Germania ha acquistato dagli Stati Uniti accorgendosi solo a cose fatte che non può volare nei cieli tedeschi poiché l'autorità aeronautica europea EASA non lo può certificare. E perché? Perché gli americani non le possono rilasciare informazioni classificate sul velivolo. Di "nicchie" si deve parlare anche per aerei da combattimento sviluppati da Paesi riuniti in consorzi come il Tornado e l'Eurofighter, ma l'impossibilità talora di un accesso diretto a quei "terreni" non implica assolutamente un limite alla sovranità operativa dei loro utilizzatori. Nel caso dell'F-35, invece, questa sovranità è intrinsecamente limitata dal non poter conoscere l'intera combinazione di sistemi prima ancora che dalla loro ac-

cessibilità pratica. Assolutamente emblematica, e addirittura forse primo fattore determinante della mancanza di una vera sovranità operativa nazionale sugli F-35, è per esempio, come "Analisi Difesa" ha appreso di recente, l'impossibilità di riprogrammare e in generale gestire le "librerie elettroniche" di questi aerei, cioè gli archivi delle "impronte elettromagnetiche" dei sistemi (missili, radar e quant'altro) superficie-aria e aria-aria avversari cui i sistemi di auto-protezione che l'aereo impiega per condurre a termine la missione devono accedere per attivare le opportune risposte. Questa attività la svolgiamo normalmente da molti anni per i vari Tornado, Eurofighter, Amx, Harrier, per gli elicotteri da combattimento dell'Aviazione dell'Esercito e per ogni altro assetto aereo nazionale impiegato nei teatri operativi, ma non la potremo svolgere in autonomia per i nostri F-35. Dovremo farlo negli Stati Uniti. Vediamo fra poco perché.

L'Aeronautica Militare schiera dal 2001 sulla base di Pratica di Mare un reparto che si dedica alla gestione e riprogrammazione di queste "librerie di missione" e si è guadagnata una considerevole expertise. Si chiama ReSTOGE, Reparto di Supporto Tecnico Operativo alla Guerra Elettronica. E' una delle eccellenze della Forza Armata, come hanno dimostrato per ultime le operazioni sulla Libia, ma è anche stato oggetto di fortissime frizioni con la Marina e l'Esercito nel momento in cui la Difesa ha deciso di affidargli anche le attività simili svolte in proprio dalle altre due forze armate. Da questo sforzo "joint" dovrebbe nascere un unico ente interforze chiamato CISOGE, Centro Interforze di Supporto Operativo alla Guerra Elettronica. Il ReSTOGE si occupa di tutte le attività operative, addestrative e tecniche che possono migliorare l'auto-protezione dei velivoli generando, validando, distribuendo e addestrando il personale a impiegare le "librerie". Inutile sottolineare che il loro utilizzo è una assoluta "conditio sine qua non" per il felice esito delle missioni. Il lavoro più importante riguarda ovviamente le "librerie" degli Eurofighter e dei Tornado, soprattutto quelli del 50° Stormo di Piacenza specializzati nella soppressione delle difese anti-aeree avversarie. Come funziona una "libreria elettronica" è detto in due parole: si caricano le "carte di identità" elettromagnetiche delle minacce che l'aereo incontrerà sulla sua strada, e se ne integrano i relativi dati nei suoi sistemi di auto-protezione. Dopodiché durante la missione, il riconoscimento di una particolare emissione fa scattare l'esatta contromisura corrispondente. Lo sforzo anche ingegneristico profuso dal ReSTOGE è considerevole, anche perché l'analisi dei vari spettri elettromagnetici serve non solo a individuare, classificare e archiviare le minacce ma anche a evitare che fonti elettromagnetiche simili vengano classificate impropriamente. Con gli F-35 cambierà se non tutto, molto, per una ragione molto semplice: gli apparati necessari alla generazione e alla riprogrammazione sono americani, e la legislazione americana li ha classificati fra il materiale militare che non si può esportare. Ergo, bisogna andare a usarli a casa loro. Visti i divieti, il partenariato ha cominciato a considerare dapprima una soluzione basata su 3 infrastrutture distinte, collocate però tutte negli Stati Uniti: una dedicata alle sole esigenze USA (United States Reprogramming Laboratory, USRL); una riservata agli 8 partner internazionali (Partner Reprogramming Laboratory, PRL);

e l'ultima per i clienti stranieri (FMS Reprogramming Laboratory, FRL). L'unica in corso di realizzazione è la USRL americana, che sarà costituita presso la base aerea di Eglin, dove si addestrano piloti e specialisti (il Pentagono ha fatto questa scelta in quanto a suo parere Lockheed Martin non ha risorse sufficienti a garantire tutte le attività richieste). Il costo di questa prima struttura è considerevole: fra costi di acquisizione e ricorrenti si parla in totale di 895 milioni di dollari per il periodo 2010-2020.

I partner in seguito hanno chiesto ripetutamente e con forza all'Amministrazione americana di potersi dare per le loro "librerie" una capacità OCONUS (Out of CONUS), cioè fuori dagli Stati Uniti, ma Washington ha sempre risposto no. A un certo punto il fronte del partenariato - "divide et impera", potrebbe anche malignare un talebano - si spezza in due. Da una parte la Gran Bretagna, il Canada e l'Australia (siamo intorno al novembre 2010) annunciano di voler procedere separatamente dagli altri 5 partner, avendo esigenze operative diverse. Nasce così l'esigenza di dar luogo a due distinti Partner Reprogramming Laboratory, il primo detto ACURL e il secondo denominato Line A, per Italia, Danimarca, Olanda, Norvegia e Turchia. Due PRL anziché uno solo porteranno ovviamente ad aumenti considerevoli dei costi di realizzazione e di utilizzo delle infrastrutture.

Per ora sono trapelati alcuni particolari solo dell'ACURL anglo-australiano-canadese. Come il laboratorio destinato ai soli USA, sarà dislocato sulla base di Eglin; vi lavoreranno una ventina di tecnici di ognuno dei tre paesi, i quali si divideranno equamente i costi dell'infrastruttura. L'unico laboratorio in via di realizzazione come s'è già detto è però quello degli Stati Uniti, ma il lavoro è ancora indietro: le prime Request of Information alle ditte sono partite solo meno di due mesi fa, e i primi contratti non saranno assegnati prima del Fiscal Year 2015. Si comincerà naturalmente dai Mission Data File utilizzabili per il

semplice addestramento, anche perché la questione operativa non è stata ancora nemmeno affrontata. La consegna del primo "Training MDF" è per la fine del 2018, ma al momento è una data solo auspicata. Due anni prima la base aerea di Amendola dell'Aeronautica Militare avrà cominciato a ricevere i primi F-35A, aeroplani che senza la disponibilità di una "Training MDF" per due anni non faranno niente di più che delle belle "passeggiate" in cieli "amici". Un problema in più per Segredifesa, che deve inventarsi una soluzione-ponte tra la consegna degli aerei e la disponibilità di quegli insostituibili "archivi". Quanto ai costi per l'ingresso e l'utilizzo del Partner Reprogramming Laboratory, si parla di uno share della spesa iniziale di alcune centinaia di milioni di dollari e di qualche decina di milioni da mettere a budget ogni anno (una stima dell'agosto 2012 per il solo costo di realizzazione della tri-nazionale ACURL parla di 600 milioni di dollari).

In sintesi, per poter impiegare i nostri Joint Strike Fighter in combattimento assicurando la piena efficacia dei loro sistemi di auto-protezione, dovremo utilizzare una infrastruttura negli Stati Uniti. Per la pragmatica Marina Militare non è una tragedia, anzi, ritiene che un Partner Reprogramming Laboratory negli USA potrebbe risolversi in un vantaggio, grazie allo scambio reciproco di expertise fra i partner. Stringi stringi, l'importante è avere quei dati. Qualcosa per quegli "archivi", ci si augura a Pratica di Mare, potrà con il tempo essere fatto anche in Italia. Diversamente, il ReSTOGE e con esso l'indotto sia militare che industriale che lo supportano, perderanno questa capacità. Dipenderà, come per tutti gli altri aspetti della nostra avventura nel Joint Strike Fighter, dal forte sostegno che i Governi sapranno dare nei fatti a chi nella Difesa si sforzerà di non far arrossire troppo il tricolore su quegli aerei.



i Documenti di Analisi Difesa

Analisi Difesa
c/o Intermedia Service Soc. Coop.
Via Castelfranco, 22
40017 San Giovanni in Persiceto BO

Tel.: +390516810234

Fax: +390516811232

E-mail: redazione@analisidifesa.it

Web: www.analisidifesa.it



Il Magazine on-line
Diretto da
Gianandrea Gaiani