

“La partecipazione italiana al programma internazionale F-35 Joint Strike Fighter: alcuni spunti di analisi”
di Carmine America*

Uno degli argomenti maggiormente dibattuti negli ultimi tempi, con riferimento alle politiche militari nazionali, ha riguardato la partecipazione italiana al programma F-35 Joint Strike Fighter, in partnership con gli Stati Uniti d’America e un numero relativamente importante di altri paesi europei e non.

Sebbene si tratti di un argomento particolarmente complesso, molte sono state le voci che si sono sollevate, da più parti e specialmente in politica, generalmente con l’intento di criticare i costi esorbitanti del programma e la “illegittimità” della scelta italiana di dotarsi di questa tipologia di velivolo.

Al fine di contribuire ad una migliore comprensione della questione offriamo una serie di precisazioni essenziali per una analisi più razionale e corretta del tema.

Prima di prendere in considerazione le caratteristiche proprie dell’F-35 Lightning II, che fanno di questo velivolo, come spesso si è detto, l’aereo militare degli scenari futuri, è necessario un rapido inquadramento dei velivoli su cui l’Aeronautica e la Marina Militare hanno operato sino ad oggi.

Sappiamo a riguardo che le nostre forze aeree da poco hanno restituito gli ultimi F-16 Fighting Falcon in loro dotazione da circa nove anni, e si configura come essenziale una rapida sostituzione complessiva di circa 250 velivoli Tornado Panavia e Amx Ghibli.

L’Aeronautica potrà, poi, definitivamente contare, entro il 2013, su circa 75 Eurofighter Typhoon.

Si tratta di velivoli molto differenti tra loro, con specifiche caratteristiche e funzioni operative.

In particolare l’EFA è per definizione un aereo da caccia, utilizzato per la difesa e la copertura dei cieli nazionali, mentre l’ F-16 è stato a tutti gli effetti un aereo multiruolo, a differenza dei Tornado e degli Amx configurabili, in linea di massima, nella categoria dei cacciabombardieri.

Pur non potendo contare su un potenziale quantitativamente rilevante, le forze aeree italiane hanno quindi operato, per lungo tempo e con ottimi risultati, su differenti tipologie di velivoli, tecnologicamente al passo con le altre forze aeree, nei più disparati scenari d’intervento.

Le ragioni che hanno portato l’Italia ad entrare in un programma economicamente molto impegnativo, quale è l’F-35 JSF, sono varie e si possono racchiudere in due principali ambiti strategici: uno è quello tecnico-operativo, l’altro politico-diplomatico e attiene ai rapporti in seno ai principali consessi internazionali, a partire da quello dell’Alleanza Atlantica.

Da un punto di vista tecnico-operativo sappiamo che l’Italia si doterà di due varianti dell’ F-35: quella a decollo convenzionale e quella a decollo corto, indispensabile per le portaerei della Marina.

Entrambe le versioni sono un vero e proprio concentrato di tecnologia e consentiranno alle nostre forze importanti progressi operativi; si pensi in particolare alla possibilità, prima negata, di ricorrere alla tecnologia stealth.

L’F-35 Lightning II è un caccia multiruolo, che può fungere perfettamente tanto da intercettore, quanto da bombardiere e può svolgere funzioni di aereo da attacco al suolo.

E’ certamente, nel panorama internazionale contemporaneo, un velivolo che gode di grandi apprezzamenti, a conferma del fatto che, da un punto di vista operativo, porterebbe grandi vantaggi alle nostre forze.

Sotto il punto di vista politico-diplomatico, poi, sono moltissime le osservazioni da fare.

Infatti la partecipazione italiana al programma JSF comporta varie ricadute.

Sotto il profilo industriale è giusto dire che solo una parte dei brevetti e delle conoscenze tecnologiche saranno effettivamente trasferite alla nostra industria aeronautica, rimanendo prevalentemente nelle mani degli esperti statunitensi della Lockheed Martin; è però vero che proprio in Italia, e precisamente nell’Aeroporto di Cameri, in Piemonte, è prevista la realizzazione di un centro internazionale di manutenzione e di assemblaggio delle componenti alari degli F-35, con un importante riscontro in termini economici, che, a fine operazione, dovrebbe garantire entrate degne di rilievo, sebbene oggi non sia possibile fornire dati ulteriormente precisi.

Sui tagli che il Ministero della Difesa ha dovuto effettuare a causa della crisi economica internazionale c’è stata una fortissima eco mediatica, per cui basta anche solo accennare al fatto che, rispetto al numero

iniziale di circa 131 aerei, le stime odierne sono nettamente diminuite, e si immagina che a conclusione dell'operazione l'impegno italiano sarà per circa 40 velivoli.

L'Italia riveste, in ogni caso, una posizione essenziale all'interno del programma.

Stati Uniti e Gran Bretagna si sono impegnati, originariamente, a sostenere il 10% dei costi, mentre noi siamo chiamati, in un range di seconda fascia, a sostenere circa il 5% dei costi totali.

Dal punto di vista della politica internazionale vale la pena di sottolineare sinteticamente quanto sia indispensabile per l'Italia riuscire a conservare alti standards di interoperabilità, e far valere il proprio peso negli organismi decisionali, ogniqualvolta si decida di porre in essere azioni di mantenimento della pace e della sicurezza internazionale.

E', poi, giusto concludere questa breve analisi con una osservazione ed un auspicio per il futuro dell'industria aerospaziale italiana: sappiamo infatti che proprio la crisi economica ha costretto l'amministrazione statunitense a rivedere significativi impegni assunti in passato nei confronti delle nostre aziende; basta solo richiamare alla mente il settore elicotteristico con AgustaWestland, e quello degli aerei da trasporto tattico C27J Spartan di Alenia Aermacchi, per citare alcuni dei fiori all'occhiello dell'industria nazionale.

Sarebbe auspicabile che, così come è accaduto per il programma F-35 JSF, si riuscisse a internazionalizzare un prodotto di elite della produzione aeronautica italiana nel settore degli addestratori: l'M-346 Master di Alenia Aermacchi.

E' essenziale un impegno concreto ed effettivo da parte italiana per promuovere e sostenere uno dei migliori prodotti su cui possiamo contare: come l'F-35 Lightning II è destinato a riscuotere un ampio e meritato successo internazionale, allo stesso modo un prodotto tutto italiano, quale è l'M-346 Master ha la potenzialità per conquistare i mercati internazionali di riferimento, contribuendo, così, ad alleggerire il peso notevole, in termini economici, della partecipazione al programma capitanato dalla Lockheed Martin.