

Zeitschrift: Rivista Militare Svizzera di lingua italiana : RMSI
Herausgeber: Associazione Rivista Militare Svizzera di lingua italiana
Band: 86 (2014)
Heft: 2

Artikel: L'acquisto dei Gripen, una risposta alle voci critiche
Autor: De Marchi, Fausto
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-585832>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

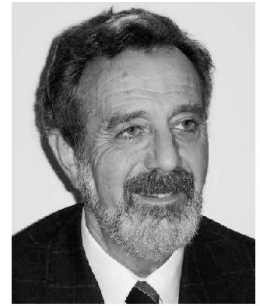
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 29.03.2025

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

L'acquisto dei Gripen, una risposta alle voci critiche

INGEGNERE FAUSTO DE MARCHI



Ingegnere Fausto De Marchi

Il 18 maggio prossimo il popolo svizzero sarà chiamato alle urne per decidere se acquistare o no 22 aerei da combattimento JAS-39E "Gripen", chiamati brevemente Gripen E, per una spesa complessiva di CHF 3'126 milioni. Una decisione importante per un progetto che non fa certo l'unanimità. Questo articolo vuol essere un contributo alla chiarezza e all'approfondimento, cercando di dare risposte alle molte voci critiche sul progetto, quelle che più frequentemente sono espresse da singoli cittadini e cittadine.

L'acquisto dei Gripen è un lusso, un aereo da combattimento troppo caro.

A parità di tecnologia il Gripen non è l'aereo da combattimento più caro al mondo: esistono oggi sul mercato aerei da combattimento più performanti e ben più costosi del Gripen. Non va poi dimenticato che con i tre miliardi di franchi non si acquistano soltanto i 22 aviogetti, ma anche tutta l'attrezzatura, l'equipaggiamento e i sistemi ausiliari che ne assicureranno l'impiego. Si va dai simulatori per l'istruzione dei piloti e dei tecnici agli adattamenti dell'equipaggiamento aeroportuali, dai pezzi di ricambio alla logistica, dai sistemi di ricognizione agli armamenti e molto altro ancora. Un insieme di mezzi e servizi che dal punto di vista finanziario valgono circa un terzo del costo complessivo. La Svizzera ordinerà i Gripen al Governo svedese. Quest'ultimo passerà l'ordinazione alla ditta costruttrice (Saab AB) del numero totale di velivoli, quelli cioè necessari per coprire il fabbisogno svizzero e svedese. Un modo di procedere che consente di sfruttare possibili sinergie tra i due paesi e pertanto di ridurre i costi. Il Governo svedese ha presentato un'offerta vincolante, a prezzi fissi e in franchi svizzeri. La Svezia si è così assunta in pratica il rischio finanziario. Per l'acquisto dei 22 Gripen E la Confederazione pagherà l'ammontare pattuito nel contratto, cioè 3'126 milioni di franchi, non un franco in più. Il pagamento sarà ripartito su 10 anni, con versamenti rateali annui attorno ai 300 milioni di franchi, ciò che è inferiore allo 0.5% delle entrate complessive della Confederazione, che nel 2013 hanno raggiunto i CHF 65 miliardi: tutte cifre che non corrispondono proprio a un progetto... di "lusso". I pagamenti inizieranno quest'anno per terminare verosimilmente nel 2024. I soldi proverranno unicamente dal budget

ordinario del Dipartimento della difesa, della protezione della popolazione e dello sport (DDPS) e versati in un "Fondo Gripen", creato appositamente per finanziare il progetto. Nell'ambito dei preventivi, l'Assemblea federale autorizzerà di volta in volta il DDPS ad aumentare il credito di conferimento al "Fondo Gripen", entro la scadenza di un anno, mediante trasferimenti di crediti (preventivati) per gli armamenti e per gli investimenti sugli immobili dell'esercito. Inoltre al DDPS sarà accordata la possibilità d'aumentare i conferimenti al fondo con entrate supplementari, non preventivate, derivanti ad esempio da vendite di materiale. Ciò consentirà al DDPS di gestire in modo ottimale la consistenza del fondo e di avvalersi dei crediti accordati dal Parlamento. Il "Fondo Gripen" sarà gestito dal DDPS, ma il suo consuntivo sarà verificato annualmente dal Dipartimento federale delle finanze per garantirne la massima trasparenza. Il fondo sarà sciolto nel 2024 quando l'ultimo pagamento alla Svezia sarà stato effettuato. In conclusione: il Dipartimento di Ueli Maurer è chiamato al risparmio e al rigore finanziario, poiché i soldi per il finanziamento dei 22 aerei saranno prelevati unicamente dal budget ordinario per l'esercito. Non vi saranno quindi né tagli né misure di risparmio (a causa dell'acquisto dei Gripen) in altri settori tipici della Confederazione come la socialità, i trasporti pubblici, gli aiuti all'estero, l'istruzione, la ricerca o altro ancora. La Signora Lena Frank, Co-Presidente dell'associazione Giovani verdi svizzeri, contraria al progetto, ama utilizzare spesso lo slogan "Krippen statt Gripen" (asili-nido al posto dei Gripen). Da quanto previsto dal "Fondo Gripen" questa scelta non si pone in nessun caso. Sarebbe quindi più corretto usare lo slogan "Krippen und Gripen", sottolineando il fatto che in futuro si potranno finanziare contemporaneamente sia gli asili-nido sia i Gripen.

Oltre ai 3 miliardi di franchi per l'acquisto si devono aggiungere 10 miliardi di costi supplementari nei prossimi 30 anni per coprire le spese d'esercizio.

Non vi è alcun dubbio: a consegna terminata l'utilizzo della flotta Gripen causerà spese d'esercizio aggiuntive. Ma quantificare l'ammontare in 10 miliardi di franchi su 30 anni è doppiamente fuorviante.

In primo luogo la somma appare gonfiata arbitrariamente. A pagina 39 del "Messaggio del Consiglio federale al Parlamento" nell'ambito del "Programma d'armamento 2012" si legge quanto segue. "Sulla base degli accertamenti effettuati durante la valutazione, il DDPS stima a circa 102 milioni di franchi la spesa d'esercizio annuo per il Gripen, una volta conclusa l'introduzione, che si suddivide come segue: 24 milioni di franchi per il personale, 51 milioni per la manutenzione, 21 per il carburante e 6 milioni quale spesa d'esercizio per gli immobili". E più avanti "... le spese d'esercizio per i Gripen saranno controbilanciate da risparmi pari a circa 48 milioni di franchi conseguenti alla messa fuori servizio degli odierni 54 vecchi F-5 Tiger". Rispetto alla situazione attuale vi è dunque d'aspettarsi una maggiore spesa annua tra i 50 e i 60 milioni di franchi, ammontare che il Dipartimento DDPS ha dichiarato di poter sopportare con i crediti ordinari che permettono la manutenzione e l'operatività delle Forze aeree. Pur sommando questa spesa per 30, gli anni stimati "di vita" di un velivolo da combattimento, e pur tenendo conto del prevedibile rincaro, non si arriva a comprovare la somma iperbolica di 10 miliardi di franchi.

In secondo luogo questa cifra è fuorviante per un'altra ragione: fa nascere il sospetto che il 18 maggio prossimo il popolo svizzero debba decidere su un progetto la cui spesa è ben più importante dei tre miliardi richiesti, ciò che evidentemente non è il caso. Immaginiamo ad esempio che un Cantone qualsiasi chiedesse ai propri cittadini, in votazione popolare, d'approvare un credito (diciamo) di 20 milioni di franchi per realizzare una nuova scuola: i cittadini sarebbero chiamati ad approvare o a rifiutare soltanto questo credito di costruzione. Non si menzionano altri (diciamo) 10 milioni per l'acquisto dell'olio da riscaldamento, per coprire le spese del consumo d'acqua o le riparazioni ai banchi di scuola sull'arco dei prossimi 50 anni, tanti quanti si prevedono che la scuola rimanga in esercizio. È necessario e sufficiente che il Cantone assicuri d'avere i mezzi finanziari per coprire annualmente le spese correnti della scuola. La stessa situazione è richiesta al Dipartimento DDPS, che garantirà, anno dopo anno, l'esercizio e la prontezza operativa della flotta Gripen con i propri mezzi finanziari.

Il Gripen E è un velivolo in via di sviluppo ed esiste solo sulla carta.

L'osservazione è corretta. Ma va anche sottolineato il fatto che il Gripen E si trova in una fase avanzata di sviluppo e che finora non vi sono avvisaglie indicanti difficoltà tecniche o di fabbricazione che provochino ritardi nella produzione (e quindi alla consegna)

oppure prestazioni inferiori alle attese. Negli stabilimenti della Saab AB di Linköping si sta lavorando alacremente per realizzare tre prototipi, il primo dei quali volerà già nel 2015. Secondo gli accordi con le autorità svedesi il primo Gripen E di serie sarà consegnato alle Forze aeree svizzere nel 2018, l'ultimo nel 2021. Esiste inoltre da diversi anni un aereo simile al Gripen E, un cosiddetto "dimostratore", impiegato appunto per mostrare agli Stati interessati le caratteristiche di volo del Gripen E. Un aereo sul quale piloti collaudatori svizzeri (tra i quali il ticinese Fabio Antognini) hanno già volato per diverse ore. Il "dimostratore" non è equipaggiato con tutta l'elettronica del Gripen E, ma in esso vengono gradualmente integrati e collaudati i sottosistemi più critici, sviluppati per la versione del Gripen E, in modo da ridurre i rischi tecnici connessi al loro sviluppo. Il Gripen E rappresenta uno sviluppo successivo di un precedente modello (chiamato Gripen C) oggi operativo in sei nazioni. Le modifiche e le innovazioni tra il modello attuale (C) e quello futuro (E) sono senz'altro rilevanti, tra le quali vanno annoverate un nuovo motore più potente, un radar di bordo a scansione elettronica, nuove armi per la difesa aerea, una nuova telecamera termica per la ricognizione notturna, un carrello d'atterraggio rinforzato, serbatoi interni più capienti, nuovi sistemi di comunicazione digitale e per le contromisure elettroniche. Non tutte queste parti sono però nuove fiammanti: ad esempio il motore, un elemento essenziale per un aereo militare, proviene dagli Stati Uniti, è prodotto su larga scala dalla General Electric, ed equipaggia già da anni i F/A-18 Super Hornet della propria Marina militare. Anche il radar di bordo, pure essenziale per un caccia, è da considerare uno sviluppo successivo di un radar già collaudato dalla ditta Galileo-Selex, leader mondiale in questo settore. Va pure rimarcato, come fatto eccezionale, che il Governo svedese si è reso garante di poter soddisfare tutte le specificazioni tecniche e operative discusse e inoltrate dalle Forze aeree svizzere e concordate dalle due parti. In considerazione dello stato attuale di sviluppo del Gripen E il Consiglio federale ha ritenuto il "rischio tecnico" di medio livello, ma ugualmente sostenibile. Per il fatto d'aver ottenuto dal governo svedese un'offerta vincolante a prezzo fisso, lo stesso Consiglio federale ha ritenuto invece il "rischio finanziario" molto basso.

La Svizzera dispone oggi di 32 F/A – 18: è una flotta aerea sufficiente per soddisfare le esigenze militari.

Confrontarsi con quest'obiezione, che in definitiva giudica inutile l'acquisto di 22 aerei da combattimento supplementari, è difficile. La stessa difficoltà si riscontrerebbe se qualcuno ritenesse 10 aerei da combattimento più che sufficienti o, al contrario, che ne occorrerebbero almeno 50. Soltanto specialisti del settore sono in grado di dare risposte a questo tipo di asserzioni con cognizione di causa: si tratta d'esperti in aeronautica militare e in armamenti, di analisti, del personale d'aerodromi, dei piloti e dei responsabili della condotta di missioni. Un ristretto numero di persone alle quali bisogna dar loro fiducia. I politici non possono sostituirsi alle loro conclusioni per mancanza di conoscenze spe-

cifiche su aerei, armi e aeroporti militari. Se lo fanno, speculano. La politica ha tuttavia il primato sull'Amministrazione federale e sull'esercito. Tocca ai suoi rappresentanti, in primis al Capo del Dipartimento DDPS e al Consiglio federale (e nella fattispecie anche al popolo svizzero), giudicare se le proposte inoltrate dagli esperti siano politicamente e soprattutto finanziariamente sostenibili o no. Nel caso dell'acquisto dei 22 Gripen E la proposta è stata accettata, non solo dal Capo del DDPS e dal Consiglio federale, ma anche dalle due Camere del Parlamento che hanno sostenuto la linea del governo approvando l'intero progetto con il Programma d'armamento 2012.

Come ricordato in precedenza, giudicare se le dimensioni di una flotta d'aerei militari siano sufficienti o no, è materia complessa poiché richiede conoscenze approfondite sugli aerei da combattimento (potenza, autonomia di volo, qualità del radar di bordo e delle armi di difesa), sull'organizzazione degli aerodromi (manutenzione e riparazioni) e sui sistemi di condotta da parte di una centrale operativa. Il tutto in funzione di un ventaglio di possibili minacce. In un periodo di relativa pace, come lo viviamo ogni giorno, l'aviazione militare è impiegata soprattutto con operazioni di polizia aeree, quindi di sorveglianza e di controlli degli aeromobili. Annualmente i nostri cieli sono solcati da più di 400'000 voli d'aerei civili (traffico di linea e charter): in media 400 di essi (quindi all'incirca uno al giorno) si trovano in difficoltà, ad esempio per difetti al loro sistema di comunicazione o a quello di navigazione, per problemi tecnici oppure ancora per scarsità di carburante. A volte i controllori di volo civili richiedono l'intervento dell'aviazione militare per controllare l'immatricolazione e confermare il tipo d'aereo in volo sopra il nostro territorio. Spetta quindi all'aviazione militare svolgere questi compiti particolari: intercettare l'aereo civile, comunicare con i piloti in difficoltà, prestar loro aiuto con informazioni pertinenti, comunicare con le autorità civili ed eventualmente accompagnarli verso un aeroporto nelle vicinanze per un atterraggio cautelativo non previsto. Un'altra missione in periodi di pace, già ampiamente collaudata, è quella di proteggere una parte dello spazio aereo (dichiarata zona interdotta all'aviazione) da possibili intrusi sopra le località dove si svolgono eventi importanti come il Forum economico mondiale di Davos o la sede di una riunione dei G8. Per tutti questi impieghi di tipo "polizia aerea in tempo di pace" la flotta di 32 F/A-18 è sufficiente e adeguata. Le difficoltà sorgono in casi di crisi prolungata o peggio ancora nel caso di dover difendere lo spazio aereo con le armi, dove il fattore durata della crisi rispettivamente del conflitto gioca un ruolo di primaria importanza. Immaginiamo una situazione di crisi internazionale, che può durare settimane o mesi, con il Consiglio federale che incarica l'aviazione militare di proteggere, se necessario con le armi, lo spazio aereo svizzero 24 ore su 24. Ammettiamo che le Forze aeree dispongano unicamente dei 32 F/A-18. Per rispondere alla richiesta politica esse decidono d'inviare a intervalli regolari quattro F/A-18 in volo di pattugliamento: una tattica usuale per garantire una prontezza d'intervento. Dopo un certo numero di ore, i quattro aerei da combattimento in volo devono rientrare alla base per i rifornimenti: essi sono immediatamente sostituiti da una nuova pattuglia di quattro aerei. La missione richiesta

dal Consiglio federale durerà però al massimo 14 – 16 giorni. Oltre questo periodo le Forze aeree non potranno più disporre di un numero sufficiente d'aerei per continuare il pattugliamento: i F/A-18 si troveranno nelle caverne, dove saranno sottoposti a lavori di riparazione e una manutenzione, necessaria per garantire il buon funzionamento del velivolo. Fronteggiare una situazione di crisi, come quella descritta, assicurando la sovranità dei nostri cieli durante due sole settimane è ritenuto nettamente insufficiente. Con 22 Gripen E supplementari si raddoppierebbe come minimo la durata del pattugliamento: essere padroni del nostro spazio aereo per 4 – 5 settimane rappresentano un periodo breve ma accettabile. Alcuni obiettano che non è necessario svolgere questo compito con aerei da combattimento permanentemente in volo, è sufficiente averli pronti al suolo, negli aeroporti militari. Purtroppo questa strategia ha un alto rischio d'insuccesso, poiché le dimensioni del nostro spazio aereo sono talmente ridotte e i tempi di reazione così brevi che i caccia, partendo da terra, non arriverebbero in tempo utile a intercettare gli intrusi o i nemici. Il pattugliamento in quota ha poi un altro grosso vantaggio che non si ottiene con i caccia al suolo: grazie a un moderno radar di bordo è possibile eseguire la ricognizione e il tracciamento di un volo nemico a bassa quota che potrebbe sfruttare la complessa topografia svizzera (leggi valli) per penetrare in profondità nel nostro spazio aereo.

Riassumendo: se le Forze aeree dovessero continuare a svolgere, anche in futuro, unicamente compiti di polizia aerea i 32 aerei da combattimento del tipo F/A-18 sarebbero sufficienti. I problemi si manifesterebbero in caso di crisi internazionali prolungate, minacce gravi o addirittura di conflitti armati: in questi casi il potenziamento della flotta con l'aggiunta di 22 Gripen E è necessario e ragionevole. Le Forze aeree, come d'altronde tutto l'esercito, rappresentano una polizza assicurativa collettiva per la protezione della popolazione, che ha un certo valore e ovviamente anche un certo prezzo. Ma un'assicurazione viene stipulata per cautelarsi nei momenti difficili, non quando tutto va bene.

Vi sono altri mezzi alternativi, meno costosi, che non un nuovo aereo da combattimento.

Se consideriamo lo spettro di tutti i possibili impieghi previsti con un aereo da combattimento multiruolo (come un Gripen E) la risposta è negativa. Vi sono soluzioni alternative, ma tutte coprono settori particolari d'impiego, non la totalità. I tre casi più citati sono la contraerea, l'elicottero e l'aereo senza equipaggio e a pilotaggio remoto.

Contraerea: è molto efficace nel caso della difesa armata dello spazio aereo ed è meno costosa di un aereo da combattimento. Essa però distrugge aeromobili e spesso uccide l'equipaggio. In molti scenari ciò è assolutamente indesiderato poiché si vuole costringere il pilota a un atterraggio forzato, in un aeroporto di nostra scelta, evitando un peggioramento della crisi. Inoltre la contraerea non è utilizzabile quale mezzo per operazioni comuni di "polizia aerea in tempo di pace".

Elicottero: non è una vera alternativa, perché ha limitazioni ope-

rative molto importanti. Si va da una velocità di volo insufficiente a una quota operativa massima troppo bassa, dalla mancanza di un armamento per la difesa dello spazio aereo a una vulnerabilità troppo elevata. L'elicottero svolge un ruolo importante nel trasporto di truppe e di materiale oppure nel sostegno alle operazioni terrestri, ma è completamente inadatto per il controllo, la protezione e la difesa dello spazio aereo.

Aereo senza equipaggio: sarà forse la soluzione del futuro, ma oggi non esiste ancora una versione operativa, quindi nessuna valida alternativa al caccia militare. Essi sono largamente utilizzati da moltissimi eserciti per la ricognizione diurna e notturna e qualche volta come cacciabombardieri per l'attacco al suolo (vedi ad esempio il modello statunitense "Reaper" impiegato in operazioni d'attacco contro presunte cellule terroristiche in Medio Oriente ma pilotato da una centrale operativa in California). In Europa e negli USA si stanno sviluppando aerei senza equipaggio capaci di condurre un combattimento aereo in modo autonomo, ma si tratta di progetti futuristici, ancora sulla carta e ben lontani dall'essere operativi.

Il Gripen E è un aereo da combattimento debole e inadatto per l'impiego previsto.

Il Gripen E non è il miglior aereo da combattimento multiruolo esistente sul mercato, ma non è nemmeno una "carretta del cielo". Tutt'altro. Per le missioni previste è un'ottima scelta. Possiede un motore affidabile e potente (10 tonnellate di spinta, che gli permette tra l'altro di decollare su soli 500 metri di pista), è un velivolo molto agile grazie a una eccellente configurazione aerodinamica, ha un radar di bordo a scansione digitale d'ultima generazione, un armamento per il combattimento aereo ravvicinato (con il missile europeo IRIS-T) e per quello a lunga distanza (con il missile pure europeo "Meteor") considerati i migliori al mondo, un'autonomia di volo elevata grazie ai consumi ridotti e ai serbatoi di carburante ausiliari e una manutenzione assai semplice e che si realizza in tempi relativamente brevi. Oltre alle missioni di difesa dello spazio aereo il Gripen E sarà dotato di una modernissima telecamera termica (all'infrarosso) che permetterà una ricognizione notturna ad alta risoluzione. Nel caso infine di un conflitto armato con le Forze aeree a coadiuvare le truppe terrestri, il Gripen E potrà sostenere il combattimento al suolo grazie a missili aria-terra a guida laser d'alta precisione.

In conclusione: acquistare un nuovo aereo da combattimento è sempre una spesa importante, ma va messa in relazione con la qualità del prodotto che si ottiene. Nel caso del Gripen E il rapporto costo – efficacia è senz'altro migliore rispetto alla concorrenza. Non a caso a fine dicembre 2013 il Brasile ha scelto il Gripen E quale prossimo aereo da combattimento, preferendolo al Rafale francese e al F/A-18 Super Hornet statunitense. Il Ministro della Difesa Celso Amorin, motivando la scelta, ha detto che il caccia svedese ha dimostrato d'essere più conveniente e con minor costi di gestione della concorrenza: inoltre l'alta tecnologia del prodotto sarà trasferita in buona parte all'industria aeronautica brasiliana.

Il Consiglio federale vuole un nuovo jet militare per la Svizzera, da impiegare però solo nelle ore d'ufficio.

La critica è divampata il 17 febbraio scorso dopo il dirottamento del volo dell'Ethiopian Airlines con 193 passeggeri a bordo, partito da Adis Abeba e diretto a Roma, ma atterrato a Ginevra alle sei di mattina. Il dirottamento è iniziato sopra il Sudan e durante il sorvolo nello spazio aereo italiano è stato scortato da due intercettatori Eurofighter dell'Aviazione militare italiana e durante il volo d'avvicinamento a Ginevra da due Mirage 2000 francesi. Le Forze aeree svizzere non hanno potuto prendere in consegna il Boeing etiope perché operative soltanto durante le ore d'ufficio, dalle 08:00 alle 12:00 e di pomeriggio dalle 13:30 alle 17:00, ciò che ha sollevato critiche e osservazioni sarcastiche sull'inefficienza e inadeguatezza della nostra aeronautica militare. Va detto tuttavia che lo spazio aereo è comunque controllato in modo continuo elettronicamente, lo è stato anche quella mattina del 17 febbraio. Il mancato intervento si spiega semplicemente con ragioni finanziarie, quantificabili secondo il Consigliere federale Ueli Maurer in circa CHF 30 milioni annui supplementari e all'assunzione di un centinaio di nuove persone. Evidentemente sarebbe auspicabile che le Forze aeree fossero in grado in futuro d'intervenire in ogni ora del giorno e della notte: ciò richiederebbe un nuovo "Servizio di guardia aerea" con più piloti, più personale negli aeroporti e un potenziamento del controllo del traffico aereo Skyguide. A questo scopo il Dipartimento DDPS ha lanciato un progetto chiamato "Ilana". Esso non potrebbe vedere la luce prima del 2020. Il capo del Dipartimento Ueli Maurer ha però lasciato intendere che la realizzazione del progetto "Ilana" è strettamente legata all'acquisto del Gripen E, poiché la creazione di questa capacità supplementare di sorveglianza aerea ha un senso se sarà garantita nel lungo termine, anche oltre gli anni 2030 quando i F/A-18 saranno messi fuori servizio.

L'acquisto dei Gripen E giova economicamente soltanto alla Svezia.

Quest'affermazione è infondata. È vero che non si acquistano aerei da combattimento per ragioni economiche, ma se già si acquistano per ragioni militari, è auspicabile che l'industria svizzera ne possa beneficiare. Ed è ciò che prevedono gli accordi tra Svizzera e Svezia nell'ambito della commessa. È previsto un importante programma industriale svizzero che consiste in partecipazioni dirette (fabbricazione di parti del velivolo) e indirette (affari off-set). Tali partecipazioni sono volte a rafforzare la concorrenzialità della nostra industria, assicurano l'accesso alle tecnologie di punta, consentono l'acquisizione di know-how supplementare, generano nuovi volumi di esportazione, aprono l'accesso a mercati stranieri, rafforzano la posizione dell'industria svizzera sui mercati internazionali e creano posti di lavoro. Né le partecipazioni dirette né quelle indirette sono sovvenzionate finanziariamente dalla Confederazione. Gli accertamenti riguardanti le partecipazioni sono controllati da armasuisse in collaborazione con l'Ufficio offset a Berna ed eseguiti dal team industriale "Gripen",

un gruppo comprendente rappresentanti delle aziende Saab AB, General Electric, Selex-Galileo e Honeywell Collins assieme alle associazioni industriali svizzere Swissmem e GRPM. La ditta Saab AB si è già impegnata, al momento di presentare la sua offerta, di compensare economicamente la quota del prezzo d'acquisto a lei assegnata con un vasto programma industriale svizzero per un volume complessivo di CHF 2.5 miliardi. In quest'ambito è stata poi stabilita la seguente ripartizione finanziaria tra le tre regioni linguistiche del paese: Svizzera tedesca, 65%; Svizzera romanda 30%; Svizzera italiana 5%. Per il Ticino è stata dunque riservata una partecipazione industriale dell'ordine di CHF 125 milioni. Il volume di compensazione nel suo insieme avrà un effetto positivo sull'impiego, stimato attorno a 1'000 posti di lavoro per 10 anni.

La ditta costruttrice Saab AB è un partner insicuro.

Con questa critica s'ipotizza l'eventualità che la divisione aeronautica della Saab AB di Linköping possa cessare l'attività nei prossimi 30 anni, poiché questa ditta è tra le più piccole nel settore dell'aviazione militare. La possibilità sussiste, ma la probabilità è alquanto remota. Se si avverasse, sarebbe una cattiva notizia non solo per la Svizzera, ma anche e soprattutto per la

Svezia, e poi per la Repubblica Ceca, l'Ungheria, la Thailandia, il Regno Unito e il Brasile: tutti paesi che sono (o saranno) dotati d'aerei da combattimento svedesi, prodotti dalla Saab AB. È raro che una ditta in questo settore "sparisca" dal mondo industriale, soprattutto non "spariscono" repentinamente i suoi prodotti. L'evoluzione industriale degli ultimi decenni mostra come nella maggioranza dei casi queste aziende siano acquistate e assorbite da altre aziende del ramo, più importanti e meglio posizionate sul mercato: un fenomeno di "raggruppamento industriale" osservato molte volte sia in Europa sia negli Stati Uniti. Negli anni sessanta del secolo scorso negli Stati Uniti si contavano almeno un centinaio di ditte d'alta tecnologia attive nel settore aerospaziale e dell'armamento. Oggi se ne contano al massimo una ventina. Con ciò non significa che i prodotti della ditta acquistata "spariscano": vengono in generale gestiti dai nuovi proprietari. Nel 1978 la ditta McDonnell Douglas presentò il suo nuovo aereo da combattimento F/A-18 "Hornet". Nel 1997 la McDonnell Douglas fu assorbita dal colosso industriale Boeing Company. I F/A-18 sono tuttora venduti dalla Boeing, dopo aver ripreso la linea di produzione della McDonnell Douglas e sono in servizio nelle Forze aeree di molti paesi. È vero che uno scenario simile potrebbe capitare anche per la Saab svedese, ma non è per nulla certo, ed è ancora più improbabile che cessi completamente la produzione dei Gripen. ■

