

# TAVOLO DI LAVORO NO F35 : CHI SIAMO

Apparteniamo al movimento che dice NO alle guerre e chiede politiche attive di pace. Siamo contrari alla partecipazione italiana al progetto Joint Strike Fighter F35, all'eventuale acquisto di cacciabombardieri F35 da parte dell'Italia e al coinvolgimento del territorio novarese con una linea di assemblaggio all'aeroporto di Cameri. Per rompere il silenzio e diffondere le ragioni del NO a livello locale e nazionale ci siamo costituiti in Tavolo di lavoro nel giugno 2006.

7 febbraio 2007: con la firma del Memorandum di accordo Italia - Stati Uniti la partecipazione italiana al progetto JSF fa un passo avanti: il sottosegretario alla difesa Forcieri lo motiva con esigenze nazionali strategico-militari e lo valorizza come opportunità industriale e occupazionale. (Il progetto nasce nel 1996, primo governo Prodi; confermato nel 1998, governo D'Alema, e nel 2002, governo Berlusconi,).

Dopo 10 mesi di attività, siamo sempre più consapevoli e convinti del nostro NO: NO all'impegno italiano nel progetto F35 di enormi fondi pubblici: con quelle cifre quante altre opportunità di lavoro e ricerca si possono finanziare? NO al sostegno di un progetto JSF firmato Pentagono/Lockheed : è una scelta di politica estera subalterna e proiettata verso soluzioni militari in uno scenario di guerra infinita, contraria all'Art.11 della nostra Costituzione.

Perché a Cameri e in provincia di Novara si continua a chiudere occhi e coscienze, si accetta di lavorare per produzioni distruttive e si ripetono all'unisono promesse fumose e non garantite di una manciata di posti di lavoro?

## **RICONVERTIRE SI PUO'**

**Si può investire non per la guerra e per la morte, ma per la giustizia sociale, il diritto internazionale, la cooperazione, l'ambiente e la solidarietà.**

Per riconvertire l'investimento abbiamo dei suggerimenti. Eccone uno. Il 27 febbraio è stato presentato il Documento regionale di Programmazione strategico operativo con fondi europei, nazionali e regionali. L'Europa eroga oltre 3,3 miliardi di euro complessivi; al Piemonte ne spetta circa il 15 % pari a 495 milioni di euro. Per il lago d'Orta il settore prescelto è l'energia e tutta la zona dell'industria della rubinetteria e delle valvole potrebbe attivarsi per progetti innovativi per solare termico, fotovoltaico, geotermia. Nel Novarese vi sono centri di ricerca che potrebbero realizzare progetti innovativi sulla chimica verde.

La cifra prevista per costruire a Cameri il capannone con la dotazione tecnologica necessaria per l'assemblaggio degli F35 è di 250 milioni di euro. Se questi soldi fossero riconvertiti per scopi simili a quelli esposti, si potrebbe sicuramente realizzare anche a Cameri un impianto produttivo che garantirebbe occupazione/ indotto e un prodotto utile al miglioramento dell'ambiente e della qualità della vita di tutti, dando una risposta concreta alle attuali emergenze ambientali ed energetiche. **Anche questa è DIFESA.**

***Per contatti con il Tavolo di lavoro NO F35: [no\\_f35@libero.it](mailto:no_f35@libero.it)***

**25 aprile 2007**

**A CURA DI:**

Associazione per la pace Novara, Laboratorio per la Pace Galliate, Medicina Democratica

# Che ce ne facciamo dell'F-35?

***Il tavolo di lavoro contro il progetto F-35 JSF intende rivolgere queste osservazioni non solo a chi ne condivide l'ispirazione pacifista, ma anche al più vasto pubblico, sottoponendo elementi di critica concreta ed evidenziando le situazioni di forte rischio insite nel progetto.***

## Per quali strategie? Decise da chi?

Una prima considerazione va rivolta alla concezione strategica sottesa al programma F-35 **aereo di attacco al suolo, trasportatore di bombe aria-terra e aria-aria, concepito soprattutto per missioni fuori area, cioè bombardamenti aerei su territori altrui.**

Ma per quale tipo di missioni? Chi definirà la politica della difesa?

Governi subalterni o divisi o le autorità militari? E queste avrebbero in mano strumenti operativi adatti a scenari di guerra tali per cui chiediamo che nessun Parlamento osi autorizzarne l'uso. Non si dovrebbe prima discutere, in modo democratico e trasparente, il ruolo dell'Italia e dell'Europa all'interno delle Alleanze e delle organizzazioni internazionali, prima di definire gli strumenti militari?

In mancanza di ciò il vero rischio è quello di una nostra "sudditanza operativa" nei confronti degli USA.

## E' antieconomico...

Innanzitutto riteniamo l'operazione di acquisizione da parte dell'Italia del cacciabombardiere americano F-35 sostanzialmente antieconomica.

L'impegno, già assunto dall'Italia è di 1028 milioni di \$, di cui 638 già erogati, secondo la relazione del febbraio 2007 di Lorenzo Forcieri, sottosegretario alla Difesa; ed esso concorrerà per la sola fase di progettazione e sviluppo dell'F-35, circa il 4% del costo totale previsto dell'intera fase. A fronte di questo impegno, le industrie italiane hanno già ottenuto contratti per la fornitura di componenti dell'F-35 per 191 milioni di dollari e ne sono già previsti altri per ulteriori 827 milioni. Il ritorno industriale rispetto all'investimento sembrerebbe più o meno completo; a parte la non trascurabile considerazione che l'investimento è tutto pubblico, mentre il ritorno tutto aziendale!

Nel 1996, all'inizio del programma, il costo di un singolo F-35 era indicato in 31,5 milioni di euro, che nel 2006 era già salito a una cifra media di 50 milioni. Siccome la sua fase di produzione è prevista fra circa altri dieci anni, quanto costerà alla fine?

Il più dettagliato rapporto pubblico italiano sul programma F-35 – *Il Joint Strike Fighter in Europa*, a cura di Corinne Asti – pubblicato a settembre 2005 dal CEMISS (Centro Militare di Studi Strategici, del Ministero della Difesa), segnala la difficoltà di stabilire con sufficiente approssimazione i costi di un velivolo di questo tipo: già l'F-22, l'altro nuovo aereo USA, che potrebbe essere definito "il fratello maggiore" dell'F-35, ha visto quadruplicare i costi tra la fase di progettazione e l'effettiva entrata in servizio. E anche per l'F-35 le previsioni di costo non sono rosee: già la Corte dei Conti olandese ha espresso forte preoccupazione sulla spirale dei costi dell'aereo, tale da mettere a rischio tra qualche anno l'intero comparto della Difesa di quel Paese, e la Corte dei Conti americana ha respinto la richiesta del Dipartimento di Stato di costruire nel 2007 cinque F-35, depennandone tre, e sostenendo che la sperimentazione finora effettuata non è sufficiente per valutare la dinamica dei costi. Il rapporto costi-efficacia non è ritenuto per ora accettabile sia dalla Corte dei Conti che da importanti ambienti militari USA. E' facile immaginare che il costo singolo, sopra citato, moltiplicato per i 100 aerei che l'Italia dovrebbe ordinare entro il 2009 possa lievitare verso livelli decisamente più alti; la progressiva riduzione del numero di F-35 che tutti i partner

prevedono di acquistare – USA in primis – diminuirà le ricadute economiche attese, così come farà aumentare il costo unitario.

In aggiunta a tutto ciò, ci sono anche i circa 250 milioni di euro previsti per l'installazione all'aeroporto militare di Cameri di una linea di solo assemblaggio degli F-35.

## **... con fragili promesse occupazionali**

Questo dovrebbe far riflettere chi ha rilanciato anche in Italia e soprattutto a Cameri le mirabolanti promesse di posti di lavoro: dai 10.000 iniziali si è passati a 200 (che sarebbero certamente tecnici già occupati presso aziende del settore che verrebbero distaccati qui) più 800 indiretti. Non è corretto parlare in questo caso di "indotto", ma di ricadute indirette dovute alla presenza nella zona di Cameri di lavoratori che temporaneamente spenderebbero qui una parte del loro reddito (qualche pizzeria e qualche residence in più sono "sviluppo"?).

La stessa AIN (Associazione Industriali di Novara), favorevole all'operazione F-35, non ha finora specificato quali tipi di settori industriali locali dovrebbero avvantaggiarsene. L'accordo siglato nell'estate 2006 con l'Olanda, che prevede una "divisione del lavoro" fra i due Paesi con la citata linea di assemblaggio a Cameri e una di manutenzione e revisione dei motori in Olanda, potrebbe essere ridimensionato da una riduzione degli ordinativi dei due Paesi. Se poi avverrà, come peraltro è già previsto, che dopo 10 anni di assemblaggio l'installazione di Cameri diventerà un centro di manutenzione dei nostri F-35 (come oggi avviene già per i Tornado e tra breve avverrà per gli EF2000), è difficile immaginare che per quella attività venga assunto personale in più rispetto a quello già addetto alla manutenzione dei velivoli sostituiti dagli F-35.

## **...senza ritorni tecnologici, sotto controllo statunitense**

La tecnologia con l'F-35 viaggia a senso unico: dai partner verso gli USA, non viceversa.

L'Italia è partner di secondo livello, e già il partner di primo livello, la Gran Bretagna, si è lamentata degli scarsi ritorni tecnologici.

Nelle presentazioni da parte del sottosegretario italiano alla difesa referente per F35 si parla di passaggio di know how, ma sempre e solo in termini vaghi.

Nel dibattito in commissione difesa si conferma la mancanza di accesso al codice software, chiave fondamentale di controllo. I partner non sarebbero autorizzati ad accedere a quelle tecnologie, con il risultato che tutti gli F-35 di fatto rimarrebbero sotto controllo statunitense, rendendoci ancora più dipendenti dalle loro scelte politiche e militari

***Precisiamo a questo punto che noi come tavolo di lavoro siamo contrari a tutti i cacciabombardieri, perché siamo contrari ai bombardamenti e alle soluzioni militari dei conflitti, ma riteniamo utile riportare le seguenti osservazioni e pareri di esperti del settore per sottolineare le contraddizioni interne alle scelte tecnico-strategico-militari italiane.***

## **...è condizionato dalle politiche militari U.S.A...**

Un ulteriore grande rischio nell'impegno europeo e italiano nel programma F-35 è il possibile indebolimento della capacità concorrenziale dell'industria aeronautica italiana e europea rispetto a quella americana, persino sulla futura cooperazione europea nel settore. Il carattere dell'offensiva unilateralista e protezionista USA in questo senso è ben descritto nell'ultima parte del già citato studio del CEMISS, a proposito della paradossale situazione di competizione creatasi fra F-35 ed EF2000, con le stesse imprese europee coinvolte in ambedue i sistemi, ma con fondi (anche per ricerca e sperimentazione) sempre più dirottati verso l'F-35.

## **...è in sovrapposizione con il progetto europeo EF2000...**

L'Italia aderisce come partner di secondo livello nell'F-35, (come già detto con una scarsa o nulla ricaduta tecnologica sull'industria italiana), ma al tempo stesso è partner in un rapporto di piena parità con altre tre nazioni europee, Germania, Gran Bretagna e Spagna, nel progetto Eurofighter (EF2000), uno dei più competitivi aerei intercettori, di cui da qualche anno è in corso la produzione di serie. L'Italia finanzia questo progetto europeo, per cui molti soldi sono già stati spesi, con estrema fatica, in massima parte con fondi diversi da quelli del normale bilancio della Difesa. Inoltre, tale progetto appare funzionale sia all'idea di una difesa comune europea, sia a un'integrazione e a uno sviluppo dell'industria europea del settore aeronautico.

E' corretto ricordare anche che l'EF2000 è destinato, nel suo terzo e ultimo lotto di produzione (da prevedersi certo non prima del 2012), a divenire un caccia assolutamente "multiruolo", capace cioè di svolgere in contemporanea sia compiti di difesa che d'attacco; una capacità questa che dovrebbe poi essere applicata anche sugli esemplari dei due lotti precedenti... fondi permettendo. Però, il contratto per il terzo lotto non è ancora stato stipulato e, anzi, è da ritenersi a rischio, visto che non sono poche le voci che ne chiedono la cancellazione a tutto vantaggio dell'F-35.

Quindi l'F-35 andrebbe a sovrapporsi all'EF2000, sia per quanto attiene l'impiego, sia per i finanziamenti.

Secondo il sottosegretario Forcieri, l'F-35 servirà a rimpiazzare gli AMX e i Tornado dell'Aeronautica e gli AV-8B in dotazione alla Marina. In effetti, da un punto di vista strettamente tecnico, sarebbe solo l'aereo della Marina ad avere un rimpiazzo adeguato con l'F-35, grazie alle sue caratteristiche di decollo e atterraggio verticale indispensabili per le portaerei italiane. Però, le necessità della Marina si limiterebbero a una ventina di F-35.

## **... ci sono dubbi sulle effettive prestazioni...**

Altre perplessità vengono avanzate rispetto alle prestazioni dell'F-35. Gli stessi USA, fautori e beneficiari del progetto, stanno procedendo nello stesso tempo allo sviluppo e all'acquisto di UCAV, una categoria di aerei d'attacco telecomandati, che andranno a sostituire un buon numero di caccia che prima rientravano nel computo delle esigenze USA di 2443 F-35. Inoltre, la stessa aeronautica USA favorirebbe maggiori quantitativi di F-22 a scapito dell'F-35.

Come dire che si aspettano dall'F-35 prestazioni inferiori a quelle di un aereo già in servizio.

Le qualità di "bassa osservabilità" (Stealth) dell'F-35 da parte dei sistemi radar e gli straordinari sistemi computerizzati a bordo sarebbero i suoi principali pregi, come si coglie dall'articolo di Andrea Nativi sul numero di ottobre 2006 di RID (Rivista Italiana di Difesa). Ma il primo potrebbe rivelarsi un mito sfatato da prevedibili evoluzioni delle tecniche di sorveglianza e rilevamento dei cieli. Il secondo punto è poi estremamente a rischio, dice la stessa Corte dei Conti USA, perché l'affidabilità di quelle (per ora solo promesse) tecnologie informatiche è ancora tutta da dimostrare.

**Dunque**  
**che ce ne facciamo dell'F-35?**

# SCHEDA TECNICA

## F-35 Lightning II ( Joint Strike Fighter – JSF)

**Tipo:** cacciabombardiere, monomotore, monoposto per impiego terrestre e imbarcato

### Versioni:

- F-35A a decollo e atterraggio convenzionale.
- F-35B a decollo corto e atterraggio verticale.
- F-35C come F-35A, ma per impiego da portaerei.

### Caratteristiche tecniche

(sono evidenziate solo le differenze più evidenti tra le tre versioni)

lunghezza m 15,70  
apertura alare m 10,70  
velocità massima circa Km/h 1.700  
quota operativa massima circa m 15.000  
raggio d'azione Km 1.000 (F-35A), 850 (B), 1.100 (C)

armamento (stiva interna):

2 ordigni aria-suolo di precisione della classe massima di Kg 900

2 missili aria-aria.

NB: per diminuire il peso dell'aereo, la stiva dell'F-35B è stata ridotta e pertanto potrà contenere ordigni aria-suolo di classe inferiore.

armamento (esterno) :

ordigni aria-suolo e aria-aria fino a un massimo di Kg 6800.

### **Ditta produttrice:**

Lockheed Martin Aeronautics, Fort Worth, Texas, USA

<u>Partner</u>	<u>Livello</u>	<u>Quantità (2006)</u>	<u>Quantità (attuale)</u>
USA	1	2443	
Gran Bretagna	1	150 solo F-35B	circa 100
Italia	2	(131) 109 F-35A per l'Aeronautica 22 F-35B per la Marina	circa 100
Olanda	2	114	circa 85
Danimarca	3		
Norvegia	3		
Turchia	3	100	
Canada	3		
Australia	3	100	
Israele	osservatore		
Singapore	osservatore		

Nel 2006 Lockheed Martin indicava un'esigenza complessiva di circa 745 F-35 per la Gran Bretagna e i partner di Livello 2 e 3.

# DATI SUI COSTI DEL PROGETTO F35

## FONTE :

FORCIERI sottosegretario alla Difesa  
Commissione Difesa Camera 16.1.2007

Per 1° fase del progetto (Ricerca e Sviluppo)

Impegno per Italia : 1.028 milioni \$ = 761 milioni € (ai cambi attuali)

Già erogati : 638 milioni \$

Per 2° fase del progetto (PSFD, industrializzazione)

Periodo 2007/2011 : 158 milioni \$ = 117 milioni €

*E' l'impegno per l'attuale legislatura.*

Periodo 2012/2046 : 745 milioni \$ = 552 milioni €

TOTALE : 903 milioni \$

TOTALE 1° e 2° fase 1931 milioni di \$ = 1430 milioni di €

*Dubbio : a pagina 12 la cifra di 158 milioni diventa di euro; a pagina 26 la cifra di 903 milioni diventa di euro.*

*Le stesse cifre sono però indicate da Forcieri alla Commissione Difesa Senato del 30.1.2007, in dollari.*

## FONTE :

Senatrice MARINA PISA  
Commissione Difesa Senato 30.1.2007

Cita come spesa per l'Italia "circa 2 miliardi di dollari tra la fase di ricerca e sviluppo e quella successiva".

Senatrice VILLECCO CALIPARI  
Commissione Difesa Senato 30.1.2007

Cita per l'Italia l'investimento nelle 2 fasi di 2 miliardi di euro

# DATI SUI COSTI PER ACQUISTO VELIVOLO F35

**FONTE :**

**FORCIERI sottosegretario alla Difesa**  
**Commissione Difesa Camera 16.1.2007**

Costo unitario per F35 a decollo normale: 45 milioni (non indica se \$ o €)

Costo unitario per F35 a decollo verticale (x marina): 55 milioni

*Ipotesi per eventuale acquisto di 100 aerei: totale dai 4,5 ai 5,5 miliardi di ....?*

*All'inizio del Progetto, anno 1996, il costo previsto di un aereo era di 31,5 milioni di €.*

**FONTE :**

**CENTRO RICERCHE CONGRESSO USA**

**Citato da: GIANNI ALIOTI**

**Sindacalista FIM CISL, esperto di industria bellica**

Costo unitario per F35 : 94 milioni \$ (pari a 79 milioni €)

Riferito all'acquisto da parte degli Stati Uniti.

*Per eventuale acquisto di 100 velivoli: 7,9 miliardi €*

**FONTE :**

**AGENZIA EUROPEA DEFENCE AEROSPACE**

**Citato da: GIANNI ALIOTI**

**Sindacalista FIM CISL, esperto di industria bellica**

Costo unitario per F35: 96 milioni € (PARI A 115 MILIONI \$)

*Per eventuale acquisto di 100 velivoli: 9,6 miliardi €*

## **Dall'intervista di Matteo Ganino a Forcieri (*Fonte: Affari Italiani - 31 marzo 2007*)**

..."Noi al momento attuale non abbiamo deciso di acquistare nessun velivolo, ma solo di proseguire il programma di ricerca e sviluppo iniziato nel '98 e di avviare quello di predisposizione alla produzione. **Quando sarà il momento, intorno al 2009-2010, chiederemo formale parere del Parlamento riguardo le decisioni da assumere.**"...

"Parleremo del prezzo di questi aerei quando ne decideremo l'acquisto: per ora l'impegno è di circa 900 milioni di euro nell'arco di 40 anni. **Se decidiamo di uscire, possiamo saldare il conto e lasciare abbastanza facilmente il progetto,** ma non vedo perché dovremmo farlo..."

## **Abbiamo raccolto il parere di Gianni Alioti, esperto di industria bellica:**

..." in un aereo militare (a differenza che nel civile) non ci sono prezzi determinati. Il costo unitario di acquisto dipende dalle compensazioni industriali accordate al paese che compra (quindi più chiediamo ricadute tecnologiche e occupazionali + paghiamo), dal numero di esemplari da produrre, dai requisiti richiesti dagli acquirenti, dal tempo che occorre per lo sviluppo, dai capitali che l'Italia è disposta a investire per sostenerne lo sviluppo (altro che spalmatura di 900 milioni fino al 2046), per non parlare delle modifiche in corso d'opera e per non tacere degli immancabili ritardi che ogni programma comporta specie se realizzato da più partner internazionali.

E' sulla base di queste considerazioni e di valutazioni empiriche su altri programmi militari già realizzati che possiamo realisticamente prevedere un aumento dei costi del 15, 35, 50 fino al 100%..."

## Alcune notizie sull'aeroporto di Cameri

Occupava una superficie di circa cinque Km<sup>2</sup> (cinque Km di lunghezza e uno di larghezza) andando a confinare con la caserma Babini di Oleggio a nord.

È attraversato per quasi tutta la sua lunghezza dalla pista maggiore, cui si affianca una seconda pista parallela e di minori dimensioni.

L'area risulta occupata da parecchi edifici: gli uffici amministrativi, l'ex caserma dove alloggiavano i militari, l'edificio che ospita il comando, quello che ospita il primo RMV (reparto manutenzione velivoli), la scuola, la mensa, la chiesa, gli hangar per custodire gli aerei, gli edifici adibiti alla sicurezza, il magazzino, la sala macchine, i depositi, i locali utilizzati dalla Agusta. Infatti dentro l'area aeroportuale, a seguito di contratto di affitto, è insediata la parte dell'Agusta che ospita i laboratori per la sperimentazione. Lavora in totale autonomia e costruisce il convertiplano BA 609.

Ormai a Cameri non si compie più attività di volo, da quando, negli anni '90, lo stormo è stato destinato alla sede di Gioia del Colle a Bari. A seguito di questa scelta il numero dei lavoratori si è ridotto di metà, da circa 3.000 che erano, si sono ridotti a 1.500, militari e civili, tutti residenti in zona.

Non si fa più attività di volo, ma le piste restano comunque in funzione e vengono utilizzate sia dai Tornado in arrivo per la manutenzione e in partenza dopo la stessa, sia dai Corpi per la Sicurezza in volo, dai Corpi del Soccorso in volo, dalla Guardia di Finanza, della Forestale e da ogni aereo militare nel caso in cui abbia dei problemi con l'aeroporto cui è destinato. Per questo non solo le piste, ma tutto l'aeroporto viene costantemente mantenuto e risulta in condizioni di essere comunque utilizzato.

Il lavoro che viene eseguito entro l'aeroporto di Cameri consiste nella manutenzione periodica del velivolo Tornado e, dalla fine di aprile, anche del velivolo EFA. Ogni velivolo viene totalmente smontato, controllato in ogni sua parte, riparato se è il caso e poi rimontato.

Il primo RMV (Reparto Manutenzione Velivoli) dipende totalmente dal Ministero della Difesa, è composto da militari e civili, questi ultimi a partire dagli operai qualificati via via fino al dirigente di secondo livello.

Negli scorsi anni è stata chiusa una linea e il lavoro è stato esternalizzato alla ditta OMA di Foligno.

Il personale militare è costituito da militari di carriera, ufficiali o sottufficiali; il comandante dura in carica due, tre, al massimo cinque anni, poi viene sostituito.

I civili sono entrati o tramite concorso oppure a seguito della legge 285: il titolo di studio non era richiesto, la riqualificazione è stata messa in atto all'interno.

È l'ente stesso a qualificare i nuovi assunti e a riqualificarli se occorrono nuove competenze.

Si occupa della scuola di specializzazione la DA, (Direzione Addestramento), composta da circa 25 – 30 addetti, quasi tutti militari, sottufficiali di carriera, che ha il compito di addestrare, oltre ai lavoratori di Cameri, anche tutto il personale delle tre Forze Armate. Alcune qualifiche, specie quelle legate alla riconversione del personale, si fanno a Roma.

Fa parte del 1°RMV anche la

- DLA (Direzione Lavori Avionica), composta solo da ufficiali in numero di 80 unità, che si occupa di tutto quanto riguarda la strumentazione di volo, (es. radar);
- la DLP (Direzione Lavori Propulsori), composta da circa 40 militari e da circa 9 civili, che si occupa dei motori;
- la DLM (Direzione Lavori Meccanici), è la sala macchine, in cui lavorano circa 80 tecnici praticamente tutti civili;
- il complesso degli uffici amministrativi, gestito da circa 80 addetti di cui circa 10 civili;
- gli hangar, delle specie di laboratori dove lavorano circa 10 persone, tutti civili;
- il deposito, dove sono conservati i pezzi di ricambio, dove lavorano civili, militari e le ditte esterne che offrono il supporto tecnico, ditte scelte, o riconfermate, a seguito di appalti annuali.

Oltre al lavoro interno è attivo un indotto qualificato che interessa piccole o medie aziende in zona, come l'Aermeccanica di Lonate Pozzolo, per fare un esempio.

---

**Per contatti con il Tavolo di lavoro NO F35: [no\\_f35@libero.it](mailto:no_f35@libero.it)**