Un peccato ma non si poteva fare altrimenti

Autor(en): **Galli, Giovanni**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Rivista Militare Svizzera di lingua italiana : RMSI**

Band (Jahr): **91 (2019)**

Heft 4

PDF erstellt am: **27.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-867881

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Un peccato ma non si poteva fare altrimenti

magg
Giovanni Galli

maggiore Giovanni Galli

Che dire? La Svizzera non è proprio un Paese per Gripen. Cinque anni dopo il no popolare al credito di 3.1 miliardi di franchi per l'acquisto di 22 apparecchi della serie E, il produttore svedese è stato nuovamente estromesso dalla corsa per rinnovare la flotta degli aerei da combattimento. Motivo: mancavano i requisiti tecnici per prendere parte ai test in programma a fine giugno a Payerne. Saab non è stata in grado di presentare una versione già operativa del modello di tipo E, tuttora in fase di sviluppo.

L'esclusione ha suscitato qualche interrogativo sul modo in cui è maturata e sull'opportunità di tagliar fuori un concorrente a questo stadio della valutazione. Qualche ombra in effetti rimane.

Negli ambienti politici vicini all'aviazione la notizia non ha avuto l'effetto di un fulmine a ciel sereno, perché si sapeva che il produttore svedese rischiava di non essere pronto per i test. Armauisse, sulla base dei colloqui avuti sin dall'inizio con i costruttori, ha detto di non aver mai avuto ragione di credere che Saab non ce l'avrebbe fatta a rispettare i termini; mentre Saab ha dichiarato di aver sempre informato Berna sulle condizioni in cui il Gripen E sarebbe stato in grado di partecipare al bando e ha rimproverato alla Confederazione di aver cambiato le carte in tavola inasprendo, strada facendo, i requisiti per i test. Insomma, al di là delle giustificate ragioni ufficiali invocate dal committente, non è ancora del tutto chiara la dinamica che ha portato il costruttore a dover dichiarare forfait.

Le regole comunque erano chiare sin dall'inizio: ai test partecipano solo velivoli già operativi e chi non vi prende parte è automaticamente escluso dalla valutazione. Non c'erano alternative. Il mantenimento in corsa del Gripen avrebbe creato una situazione rischiosa per l'esito del concorso, ora ristretto

a quattro modelli: Eurofighter, F/A-18 Super Hornet, Rafale e F-35. Se si fosse fatta un'eccezione, sottoponendo ai test un velivolo Saab giocoforza diverso da quello annunciato, non sarebbe stato rispettato il principio della parità di trattamento fra concorrenti e si sarebbero creati i presupposti per contestare la gara, con possibili contraccolpi anche a livello politico. Uno scenario che Berna ha voluto assolutamente evitare.
Uno dei motivi che nel 2014 aveva determinato il no popolare è che il Gripen E era ancora in fase di sviluppo e che sarebbe stato pronto per la consegna solo dal 2018. Per questo si era guadagnato l'appellativo di "aeroplano di carta". La situazione nel frattempo non è sostanzialmente mutata. Il Gripen E ha fatto passi avanti, ma non ha ancora raggiunto in tutto e per tutto il grado di maturità necessario a livello di sistemi subordinati (radar, sensori ottici, apparecchi per la condotta della guerra elettronica e per la trasmissione dei dati). Saab ha detto che dopo quel voto aveva dovuto modificare i suoi piani di produzione in funzione delle esigenze di altri clienti. Ora che la partita in Svizzera si è riaperta con scadenze abbastanza ristrette, questo cambiamento di programma le è stato fatale.

È stato detto più volte, a giusta ragione, che bisogna imparare la lezione di quella sconfitta per evitare di ripetere gli stessi errori. Diversamente dal 2014, stavolta si voterà solo sul principio di spendere 6 miliardi di franchi per rinnovare la flotta (presumibilmente nell'autunno del 2020) e non su un credito riferito a un modello già definito. Mantenere in corsa un aereo come il Gripen E, già bocciato dalle urne e non ancora pronto per la commercializzazione, avrebbe portato acqua al mulino dei contrari.

Eppure l'uscita di scena dell'aereo svedese presenta anche controindicazioni. Il Gripen E sarebbe un buon velivolo tagliato per le esigenze specifiche della difesa dello spazio aereo svizzero. Si può presumere che dei cinque concorrenti sia sicuramente il più a buon mercato. Con i 6 miliardi di franchi a disposizione (sempre che il popolo avalli il principio di spenderli) sarebbe possibile dotarsi di una flotta numericamente più consistente rispetto alla concorrenza. Non solo: proprio nel momento in cui si dovrà passare alla fase successiva delle valutazioni e scegliere il modello, al committente verrà a mancare un mezzo importante per fare pressione sui prezzi e cercare di spuntare condizioni migliori. Quando il margine di scelta si riduce non è mai un bene. ◆