# Tra Francia e Finlandia

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

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **94 (2022)**

Heft 1

PDF erstellt am: **26.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1029659

**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**

# Tra Francia e Finlandia

magg
Giovanni Galli

maggiore Giovanni Galli

In attesa della probabile votazione popolare sugli F-35A, che dovrebbe aver luogo già alla fine di quest'anno o all'inizio del prossimo, la procedura per l'acquisto del nuovo aereo da combattimento sta seguendo il suo corso. Dopo essere stato ad Oslo per parlare delle esperienze maturate con il jet prodotto da Lockeed Martin, già operativo in Norvegia, il capo dell'armamento MARTIN SONDEREGGER ha incontrato i costruttori in Texas, per fare il punto sullo stato del programma e sugli affari di compensazione per l'industria svizzera. Lo stesso Sonderegger, a metà febbraio, si è recato a Cameri per discutere la possibilità che alcuni dei futuri F-35A svizzeri vengano prodotti in Italia. La politica si occuperà del nuovo aereo nei prossimi mesi con l'esame del messaggio sull'esercito, che contiene la richiesta formale d'acquisto al Parlamento: poco più di 6 miliardi di franchi lordi per 36 apparecchi, per un onere totale, compresi i costi operativi dei primi dieci anni, di 15.5 miliardi. In vista di questo esame, la Commissione della gestione del Nazionale ha detto che in febbraio avrebbe iniziato un'analisi della legalità e dell'efficacia di alcuni aspetti della procedura di valutazione con la quale il Governo ha preferito l'F-35A ai suoi tre concorrenti diretti: F/A-18 Super Hornet, Rafale e Eurofighter. Questo rapporto avrà sicuramente un ruolo importante, se non decisivo, nel dibattito parlamentare.

Mentre è in corso la raccolta di firme per l'iniziativa popolare si stanno anche delineando nuovi argomenti destinati a caratterizzare la futura campagna di voto. Il primo riguarda il crescente consenso riscosso dall'F-35A in Europa. Anche la Finlandia, Paese neutrale come la Svizzera, ha deciso di sostituire i suoi "vecchi" F/A-18 con lo stesso aereo (64 unità) scelto dal Consiglio federale. Le analogie sono parecchie: stesse esigenze di partenza (pure Helsinki, alcuni anni fa, aveva allungato il ciclo di vita dei suoi Hornet acquistati all'inizio degli anni Novanta, come la Svizzera), stesse tempistiche e stessi concorrenti, con l'aggiunta del Gripen E, che Berna aveva considerato all'inizio e poi scartato a selezione avviata. Fatto non secondario, il Governo finlandese è guidato dalla socialdemocratica SANNA MARIN, che è anche vicepresidente del suo partito. Politicamente, la scelta operata dalla Finlandia è una carta in più a disposizione dei sostenitori dell'aereo

americano, anche perché tutto si può dire tranne che la Svizzera non abbia fatto una scelta europea: non nel senso industriale, ben inteso, ma di uniformazione tecnologica in favore di un aereo multiruolo di quinta generazione. Contestato dai suoi avversari per i costi e anche per una serie di problemi tecnici emersi nella fase di sviluppo, l'F-35 è stato acquistato da Gran Bretagna (138 esemplari), Italia (90), Belgio (34), Olanda (37), Danimarca (27), Norvegia (52) e Polonia (32). La Spagna, da parte sua, sta valutando di comprarne una versione apposta per la marina. Il quadro complessivo e la scelta finlandese rafforzano pertanto la decisione del Governo elvetico.

Il secondo argomento che potrebbe entrare in linea di conto nella campagna è, invece, eminentemente politico e riguarda la mancata scelta del Rafale. A sollevarlo, stavolta, saranno gli avversari dell'F-35, che oltre alle solite obiezioni di principio cercheranno di far leva anche sul concetto dell'occasione persa. Secondo indiscrezioni di stampa, prima che il Consiglio federale decidesse per l'aereo americano, singoli membri del Governo sarebbero stati in contatto con i loro colleghi francesi per discutere un pacchetto di accordi in caso di acquisto del velivolo della Dassault. Questo pacchetto avrebbe compreso una collaborazione in campo scientifico, dei trasporti, della lotta alla criminalità e soprattutto un'intesa più favorevole alla Svizzera per quanto riguarda i ristorni fiscali dei frontalieri nei Cantoni romandi (dove vige un sistema diverso rispetto al Ticino). La Confederazione avrebbe incassato 3.5 miliardi di franchi in più sull'arco di trent'anni (oltre di 100 milioni all'anno). Inoltre, Parigi si sarebbe impegnata a difendere gli interessi elvetici nei confronti dell'Unione europea, con la quale i rapporti sono peggiorati dopo la decisione di Berna di interrompere i negoziati sull'accordo quadro istituzionale. La tesi, insomma, sarà che il Governo non ha avuto una condotta lineare, che ha rinunciato a un affare politico, economico e finanziario seguendo meri calcoli di natura tecnico-contabile, che ha irritato un Paese vicino e che si è privato di un potenziale alleato nell'UE.

Su quest'ultimo punto si possono nutrire forti dubbi, visto che l'UE ha comunque una linea propria e che la Francia, in questi anni, si è dimostrata poco accondiscendente verso le posizioni svizzere. Non si capisce, se non considerandola un'operazione di marketing di Stato, in che modo l'acquisto di un aereo possa cambiare concretamente le cose nei complessi rapporti con una comunità di 27 Paesi. Le ragioni militari e finanziarie dell'acquisto dell'F-35 sono solide. Il Consiglio federale aveva detto sin dall'inizio che considerazioni di politica estera sarebbero entrate in linea di conto solo in presenza di offerte equivalenti, e alla fine è stato coerente con le sue decisioni. Ma chi, all'opposto, invocava a prescindere una scelta politica "europea", potrà giocare questa carta.◆