

12.085

**Messaggio
concernente l'acquisto dell'aereo da combattimento Gripen
(Programma d'armamento 2012 e Legge sul Fondo Gripen)**

del 14 novembre 2012

Onorevoli presidenti e consiglieri,

con il presente messaggio vi sottoponiamo, per approvazione, i disegni dei seguenti atti normativi:

- decreto federale concernente l'acquisto dell'aereo da combattimento Gripen;
- legge federale sul fondo per l'acquisto dell'aereo da combattimento Gripen.

Gradite, onorevoli presidenti e consiglieri, l'espressione della nostra alta considerazione.

14 novembre 2012 In nome del Consiglio federale svizzero:

La presidente della Confederazione, Eveline Widmer-Schlumpf
La cancelliera della Confederazione, Corina Casanova

Compendio

Con il presente messaggio il Consiglio federale propone al Parlamento l'acquisto di 22 aerei da combattimento Gripen E per un importo di 3,126 miliardi di franchi (Programma d'armamento 2012). Per il finanziamento è proposta la creazione di un fondo speciale (legge federale sul fondo per l'acquisto dell'aereo da combattimento Gripen).



Il Gripen

Programma d'armamento 2012

Per la sostituzione degli obsoleti F-5 Tiger delle Forze aeree è previsto l'acquisto di 22 aerei da combattimento del modello Gripen E monoposto. Tali velivoli, unitamente ai 33 F/A-18 di cui è previsto l'impiego sin oltre l'anno 2030, sono destinati a contribuire a far rispettare i diritti sovrani sullo spazio aereo per mezzo della sorveglianza, della polizia aerea e, se necessario, della difesa dello spazio aereo. I Gripen sono in primo luogo intesi a soddisfare le esigenze di salvaguardia della sovranità sullo spazio aereo e di controllo dello spazio aereo. In secondo luogo, sono finalizzati al ripristino delle capacità fondamentali di ricognizione aerea e di combattimento di obiettivi al suolo, capacità provvisoriamente abbandonate in seguito alla messa fuori servizio della flotta di Mirage III RS nel 2004 e della flotta di Hunter nel 1995.

Il Gripen soddisfa i requisiti militari. È nettamente più economico rispetto ai modelli dei competitori, Eurofighter e Rafale. Presenta in assoluto il miglior rapporto costi/benefici e genera minori costi di esercizio. La decisione del Consiglio federale di scegliere tale modello è orientata all'acquisto di un velivolo da combattimento idoneo, senza mirare a prestazioni ottimali, affinché anche le rimanenti componenti dell'esercito possano disporre di risorse finanziarie sufficienti.

I fornitori esteri si sono impegnati a compensare il valore contrattuale al 100 per cento presso l'industria svizzera. Non sottostanno a impegni in materia di compensazione i fornitori svizzeri, gli organi governativi e i fornitori per acquisti di minore entità. L'intero volume di compensazione per l'acquisto dei Gripen è attualmente stimato a circa 2,5 miliardi di franchi. Genererà competenze e valore

aggiunto in settori industriali di elevato livello tecnologico. Il volume di compensazione previsto corrisponde usualmente a un effetto positivo sull'impiego pari a circa 10 000 anni/persona.

Legge sul Fondo Gripen

La legge sul fondo Gripen è volta ad assicurare il finanziamento dell'acquisto dei Gripen. A tal fine, il Fondo Gripen – un fondo speciale secondo l'articolo 52 della legge federale del 7 ottobre 2005 sulle finanze della Confederazione – sarà alimentato con risorse attribuite nel quadro del limite di spesa per l'esercito. I relativi conferimenti saranno suddivisi sull'arco di oltre dieci anni in modo da conseguire un onere maggiormente equilibrato per l'esercito e per il bilancio della Confederazione. Ciò consentirà di incrementare la sicurezza pianificatoria nel quadro di altri progetti d'armamento e di evitare in larga misura residui di crediti.

I pagamenti di maggiore entità sono previsti in occasione della conclusione del contratto – acconti negli anni 2014–2016 – e in occasione della consegna. Quest'ultima è stata pianificata sull'arco degli anni 2018–2021.

La legge sul Fondo Gripen è una preconditione per l'acquisto del velivolo nel quadro del Programma d'armamento 2012. Essa sottostà a referendum facoltativo.

Indice

Compendio	8146
Situazione iniziale	8150
Progetto A: Programma d'armamento 2012	8155
1 Aspetti militari	8155
1.1 Necessità	8155
1.2 Compiti e conseguenti requisiti	8156
1.3 Entità della flotta di velivoli	8159
1.4 Organizzazione delle Forze aeree	8160
2 Valutazione	8161
2.1 Esecuzione	8161
2.2 Modelli valutati	8162
2.3 Criteri	8163
2.4 Risultati della valutazione	8165
2.5 Motivazione della scelta del modello	8167
3 Aspetti tecnici	8168
3.1 Gripen E	8168
3.2 Adeguamento alle specificità svizzere	8173
3.3 Entità dell'equipaggiamento specifico all'impiego	8174
3.4 Simulatori di volo	8174
3.5 Compatibilità con il sistema di milizia	8175
3.6 Addestramento e istruzione	8175
3.7 Esercizio e manutenzione	8175
4 Acquisto	8177
4.1 Entità del pacchetto	8177
4.2 Costi della valutazione e dell'acquisto	8177
4.3 Calcolo dei crediti e dei prezzi	8177
4.4 Programma industriale svizzero	8179
4.5 Svolgimento dell'acquisto	8180
5 Costi connessi con il progetto d'acquisto	8180
5.1 Compendio dei costi	8180
5.2 Soluzione transitoria	8182
5.3 Attuazione di programmi d'armamento precedenti	8182
5.4 Spese supplementari	8183
6 Valutazione dei rischi	8183
6.1 In generale	8183
6.2 Rischio tecnico	8184
6.3 Rischio finanziario	8185

6.4 Rischio relativo alle scadenze	8185
6.5 Garanzia dello Stato svedese	8185
7 Ripercussioni	8186
7.1 Ripercussioni per la Confederazione	8186
7.2 Ripercussioni per i Cantoni e per i Comuni	8187
7.3 Ripercussioni sull'economia	8187
8 Rapporto con il programma di legislatura	8188
9 Aspetti giuridici	8188
9.1 Costituzionalità e conformità alle leggi	8188
9.2 Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera	8188
9.3 Forma dell'atto	8189
9.4 Riserva in merito al Programma d'armamento 2012	8189
9.5 Subordinazione al freno alle spese	8189
Progetto B: Legge sul Fondo Gripen	8190
1 Punti essenziali del progetto	8190
1.1 Situazione iniziale	8190
1.2 La nuova normativa proposta	8190
1.3 Motivazione e valutazione della soluzione proposta	8191
1.3.1 Soluzioni esaminate e respinte	8191
1.3.2 Motivazioni del Fondo Gripen proposto	8192
2 Commento ai singoli articoli	8193
3 Ripercussioni	8195
3.1 Ripercussioni per la Confederazione	8195
3.2 Ripercussioni per i Cantoni e per i Comuni	8195
3.3 Ulteriori ripercussioni	8195
4 Rapporto con il programma di legislatura	8196
5 Aspetti giuridici	8196
5.1 Costituzionalità e legalità	8196
5.2 Forma dell'atto	8196
5.3 Subordinazione al freno alle spese	8196
Decreto federale concernente l'acquisto dell'aereo da combattimento Gripen (Programma d'armamento 2012) (Disegno)	8197
Legge federale sul fondo per l'acquisto dell'aereo da combattimento Gripen (Legge sul Fondo Gripen) (Disegno)	8199

Messaggio

Situazione iniziale

L'evoluzione della situazione in materia di politica di sicurezza è incerta. Nel 2010 abbiamo debitamente tenuto conto di questa circostanza definendo i compiti dell'esercito nel nostro Rapporto all'Assemblea federale sulla politica di sicurezza della Svizzera¹ e nel Rapporto sull'esercito 2010². L'esercito è chiamato a mettere a disposizione una vasta gamma di prestazioni, al fine di poter fornire contributi flessibili e efficaci alla sicurezza della Svizzera.

L'affermazione della sovranità sullo spazio aereo – con il ricorso alla sorveglianza, alla polizia aerea e, se necessario, alla difesa dello spazio aereo – costituisce un compito statale di primaria importanza ed è la preconditione per l'utilizzazione dello spazio aereo. L'esercito ha il compito di sorvegliare permanentemente lo spazio aereo e, se necessario, di intervenire impiegando i propri mezzi aerei e terrestri; lo spazio aereo è difeso in caso di attacco militare. Per adempiere questo compito, l'esercito deve poter disporre anche in futuro di un numero sufficiente di velivoli da combattimento adeguatamente efficienti. I velivoli da combattimento Tiger, in uso presso le Forze aeree da circa un trentennio, non soddisfano più i requisiti attuali. Gli F/A-18, per contro, si situano a un livello elevato di efficienza, ma la consistenza della flotta, 33 velivoli, non è sufficiente per consentire su un lungo periodo una protezione e una difesa permanenti dello spazio aereo.

I compiti delle Forze aeree rimangono immutati, anche nel contesto dell'ulteriore sviluppo dell'esercito. Le Forze aeree proteggono e difendono lo spazio aereo, eseguono trasporti aerei e acquisiscono informazioni per la condotta politica e militare. La sostituzione degli F-5 Tiger – denominata «sostituzione *parziale della flotta di Tiger*» (SPFT) – consiste nel sostituire i 54 F-5 Tiger con una flotta meno consistente, ma con aerei qualitativamente più efficienti. Con 22 siffatti velivoli e gli attuali 33 F/A-18, la protezione dello spazio aereo sarà assicurata con una certa capacità di resistenza in tutte le situazioni. Nel contempo è perseguito il ripristino, anche se in misura limitata, delle capacità fondamentali di ricognizione aerea e di appoggio alle Forze terrestri con il combattimento di *obiettivi al suolo*. Tali capacità fondamentali, provvisoriamente abbandonate per motivi di priorità in seguito alla messa fuori servizio della flotta di Mirage IIIRS nel 2004 e della flotta di Hunter nel 1995, sono tuttavia essenziali per garantire le competenze in materia di difesa da un attacco militare; la ricognizione aerea è inoltre finalizzata, in tutte le situazioni, all'acquisizione di informazioni.

L'acquisto di un successore per l'F-5 Tiger è un progetto di ampia portata. Tuttavia, conformemente alla concezione delle Forze aeree, i velivoli da combattimento sono soltanto uno di molti elementi complementari. Per consentire alle Forze aeree di mantenere al livello dovuto il proprio equipaggiamento e armamento, si impongono, sull'arco di pochi anni, ulteriori provvedimenti. Per quanto concerne il sistema di sorveglianza dello spazio aereo e di preallarme FLORAKO, sono previsti adeguamenti e aggiornamenti tecnici e d'esercizio al fine di garantirne l'efficacia anche nel

¹ FF 2010 4511

² FF 2010 7855

prossimo decennio. I tre attuali sistemi di difesa contraerea (cannoni di medio calibro, missili Stinger e Rapiers) dovranno essere sostituiti nel corso dei prossimi dieci anni con una nuova generazione di mezzi di difesa contraerea, necessari sia per la salvaguardia della sovranità sullo spazio aereo sia per il controllo dello spazio aereo. I sensori radar forniranno un contributo all'immagine integrata della situazione aerea e sinergie per la sostituzione dell'attuale sistema radar mobile terrestre Taflir. Anche il sistema di ricognitori telecomandati 95 Ranger raggiungerà nei prossimi anni il limite della durata di utilizzazione. È previsto l'acquisto di un sistema che consenta semplificazioni a livello di esercizio, con conseguenti minori costi, e che nel contempo presenti possibilità d'utilizzo considerevolmente più ampie e una maggiore flessibilità nel quadro degli impieghi, con prestazioni di cui possano beneficiare pure, in particolare, le autorità civili. La prontezza all'impiego degli F/A-18 dovrà essere mantenuta nel corso della seconda metà della durata di utilizzazione prevista. Infine, è pianificato un programma di mantenimento del valore della flotta di elicotteri da trasporto 98 Cougar.

Protezione dello spazio aereo nel contesto europeo

L'ultimo acquisto di velivoli da combattimento da parte della Svizzera risale al Programma d'armamento 1992, con cui erano stati acquistati gli F/A-18C/D Hornet. Da allora, gran parte degli altri Stati europei hanno rinnovato le loro flotte o hanno avviato riflessioni per procedere in tal senso nel prossimo futuro. Sebbene, a livello quantitativo, taluni Stati ridimensionino le loro flotte sulla base di considerazioni di politica di sicurezza e finanziarie, sotto il profilo qualitativo lo standard tecnico è costantemente ottimizzato: in Europa si è registrato un significativo incremento della potenza di combattimento aerea.

Oggigiorno, i velivoli da combattimento sono di regola concepiti in modo da poter svolgere diversi ruoli (combattimento aereo, ricognizione aerea, combattimento di obiettivi al suolo) e possono individuare e combattere con grande precisione, mediante sensori a lunga portata e armi a lunga gittata, obiettivi in profondità nel territorio nemico. I velivoli acquistati dagli Stati europei non sono destinati unicamente al caso di difesa o a impieghi al di fuori dell'Europa. La salvaguardia della sovranità sullo spazio aereo e, segnatamente, il servizio di polizia aerea sono determinanti anche in tempo di pace e all'interno dell'Europa. La maggior parte delle aviazioni militari europee deve essere in grado di intervenire nello spazio aereo in permanenza e in brevissimo tempo. I tempi di reazione vengono adeguati alla situazione di minaccia; tuttavia, in genere, ammontano a 15 minuti al massimo. Gli Stati membri della NATO si sono impegnati ad attenersi a criteri uniformi quanto al numero di velivoli da combattimento, agli equipaggi in stato di prontezza, all'armamento e ai tempi di reazione. Gli Stati membri della NATO sprovvisti di una propria flotta di velivoli da combattimento sono appoggiati dagli Stati alleati: nella regione del Baltico, diverse aviazioni militari si alternano regolarmente con, di volta in volta, quattro velivoli e il corrispondente personale, per pattugliare gli spazi aerei dell'Estonia, della Lettonia e della Lituania; lo spazio aereo sloveno è protetto dall'Aeronautica militare italiana a partire da basi in territorio italiano; in Islanda sono stazionati velivoli da combattimento di Stati partner dell'Alleanza.

Per quanto concerne gli Stati neutrali o non allineati, la gamma delle rispettive aviazioni militari spazia da una prontezza operativa permanente, come nel caso della

Finlandia, a una prontezza operativa con restrizioni temporali, come in Austria e in Svezia, fino a una prontezza molto limitata o, mancando i mezzi, quasi nulla, come in Irlanda. A eccezione dell'Austria e del Liechtenstein, gli Stati limitrofi della Svizzera sono in grado di assicurare in misura permanente la sovranità sullo spazio aereo.

In generale, tutti gli Stati europei assumono i propri obblighi di sovranità autonomamente o con l'appoggio di altri Stati. L'assegnazione di tali compiti a un altro Stato, ai sensi di una terziarizzazione (*outsourcing*), ha luogo soltanto nel caso di Stati che non dispongono di una propria aviazione militare e che hanno aderito alla NATO. Per la Svizzera tale opzione è esclusa: comporterebbe la rinuncia alla neutralità nella sua forma attuale. Una simile decisione sarebbe di natura puramente politica e non risulterebbe da limitazioni di carattere tecnico: ogni moderno velivolo da combattimento di produzione occidentale è interoperabile – dunque idoneo alla cooperazione – con tutti gli altri velivoli da combattimento impiegati in Europa occidentale. Tale interoperabilità consente peraltro di svolgere senza alcun problema impieghi in comune, ad esempio per la protezione di conferenze nelle regioni di frontiera.

Partenariato con la Svezia

Aspetti in materia di politica di sicurezza

La decisione del Consiglio federale di acquistare i Gripen contemporaneamente e congiuntamente al Paese produttore, la Svezia, presenta diversi vantaggi. Da un lato, tale modo di procedere consentirà di acquistare, alle medesime condizioni budgetarie dell'offerta commerciale presentata dalla Saab, un sistema sostanzialmente più efficiente in diversi aspetti, segnatamente l'acquisto di missili Meteor al posto di missili AMRAAM e un equipaggiamento più efficace per la guerra elettronica. Inoltre pone le basi per un partenariato a lungo termine con il Paese scandinavo, con conseguenti possibilità di sinergie che superano di gran lunga l'ambito dell'acquisto e della cooperazione tecnica durante il ciclo di vita del sistema d'arma.

Il genere di partenariato a cui ambiscono la Svizzera e la Svezia rappresenta una novità per ambedue gli Stati e sarà impostato conformemente alle linee direttrici definite nella dichiarazione di intenti convenuta tra i due rispettivi Ministri della Difesa in data 29 giugno 2012.

Sulla solida base di numerosi anni di cooperazione militare, segnatamente in relazione con il carro armato granatieri 2000, l'istruzione delle truppe di terra e delle aviazioni militari dei due Paesi, gli acquisti di armamenti e il promovimento militare della pace, Svizzera e Svezia mirano a un partenariato più intenso. La contemporanea introduzione dei Gripen nelle rispettive aviazioni militari e il massimo sfruttamento possibile delle conseguenti sinergie negli ambiti dell'istruzione, della manutenzione, della gestione dei pezzi di ricambio e del potenziamento dell'efficienza bellica lungo l'intero ciclo di vita saranno gli elementi centrali della futura cooperazione. Inoltre, la Svizzera e la Svezia intendono curare uno stretto e regolare dialogo in materia di politica di sicurezza, intrattenere un intenso scambio di informazioni in merito a questioni militari e tecniche di carattere operativo e sfruttare ulteriori possibilità di collaborazione all'interno della sfera tematica della sicurezza. La cooperazione è destinata a superare lo stretto ambito militare e a comprendere anche, ad esempio, la protezione della popolazione.

In linea di principio dovranno essere individuati i settori in cui una maggiore cooperazione beneficerà a entrambi i partner; né per l'una né per l'altra parte sussisteranno obblighi in materia di adesione a nuovi ambiti di cooperazione. La Svizzera e la Svezia hanno comunque esplicitamente stabilito nella suddetta dichiarazione d'intenti che la sovranità dei due Stati e le rispettive scelte in materia di politica di sicurezza non saranno in alcun modo pregiudicate. Ne consegue, tra l'altro, che tutti gli aspetti della futura cooperazione dovranno essere compatibili con gli oneri connessi con la politica di neutralità della Svizzera. Per tale ragione, la cooperazione militare negli impieghi sarà possibile unicamente in caso di partecipazione a missioni di pace dell'ONU o in caso di appoggio a operazioni di assistenza umanitaria all'estero.

Uno stretto partenariato è nell'interesse reciproco. Se, da un lato, i due Paesi presentano un diverso vicinato strategico e differenze riguardo agli orientamenti in materia di politica estera – determinate segnatamente dall'adesione della Svezia all'UE –, dall'altro, una dimensione demografica comparabile, una concezione democratica dello Stato profondamente radicata, una grande forza economica e una tecnologia di punta, l'assenza di ambizioni egemoniche regionali o globali, una profonda tradizione umanitaria, la grande credibilità del rispettivo impegno internazionale – comprendente, tra l'altro, 60 anni di comune presenza in seno alla Commissione di supervisione delle nazioni neutrali in Corea – e le comuni sfide a cui i due Paesi si trovano a dover far fronte, quali il terrorismo o la cibercriminalità, forniscono molte ragioni per intensificare la cooperazione. L'acquisto e l'esercizio contemporanei dei Gripen costituirebbero un'occasione per procedere in tal senso, con conseguenti benefici reciproci che supererebbero di gran lunga l'orizzonte del progetto di acquisto.

Affari di compensazione

In occasione di acquisti di armamenti è usuale concludere affari di compensazione, grazie ai quali i costi risultanti dall'aggiudicazione di un'importante commessa d'acquisto all'estero sono compensati dal partner commerciale mediante l'assegnazione o la mediazione di commesse a aziende svizzere oppure rendendo accessibili a aziende svizzere nuove tecnologie. Anche nel caso dell'acquisto dei Gripen è previsto un ampio partenariato di cooperazione industriale. Con il contratto d'acquisto, i fornitori esteri si impegneranno a compensare il valore contrattuale al 100 per cento presso l'industria svizzera.

L'intero volume di compensazione per l'acquisto dei Gripen è attualmente stimato a circa 2,5 miliardi di franchi. Genererà competenze e valore aggiunto in settori industriali di elevato livello tecnologico. Il volume di compensazione previsto corrisponde usualmente a un effetto positivo sull'impiego pari a circa 10 000 anni/persona. Inoltre, l'esercizio e la manutenzione dei Gripen comporteranno sul lungo termine il mantenimento di posti di lavoro e la creazione di nuovi impieghi.

Condizioni quadro finanziarie

Come illustrato nel Rapporto sull'esercito 2010, il limite di spesa dell'esercito di 4,4 miliardi di franchi non è sufficiente per assicurare l'ulteriore sviluppo dell'esercito e nel contempo finanziare la sostituzione parziale della flotta di Tiger. Le Camere federali hanno di conseguenza deciso di dotare l'esercito, a partire dal

2014, di un limite di spesa di 5,0 miliardi di franchi, comprendente l'acquisto e l'esercizio degli aerei per la sostituzione parziale della flotta di Tiger, l'eliminazione delle lacune a livello di equipaggiamento e il recupero dei ritardi accumulati nella manutenzione e nel risanamento degli immobili.

Il 30 novembre 2011 abbiamo scelto la più economica delle varianti in questione per la sostituzione parziale della flotta di Tiger, il modello Gripen. In data 25 aprile 2012 abbiamo inoltre optato per un effettivo regolamento dell'esercito di 100 000 militari e per un limite di spesa dell'esercito di 4,7 miliardi di franchi a partire dal 2015. Così facendo il nostro Collegio non ha inteso ignorare la volontà espressa dal Parlamento, bensì mirare a un compromesso accettabile tra le esigenze dell'esercito e una gestione delle finanze disciplinata, anch'essa nell'interesse generale.

Siamo consapevoli che l'esercito deve fornire intensi e prolungati sforzi di risparmio e che, entro un limite di spesa di 4,7 miliardi di franchi, è necessario accettare che la gamma di prestazioni dell'esercito subisca un ridimensionamento, al fine di consentirgli di coprire i propri costi di esercizio, di elevare la quota di investimenti a un livello ragionevole e di far fronte ad acquisti di entità importante.

Progetto A: Programma d'armamento 2012

1 Aspetti militari

1.1 Necessità

Le Forze aeree svizzere hanno attualmente in dotazione due modelli di aereo da combattimento: 33 F/A-18C/D Hornet, acquistati nel quadro del Programma d'armamento 1992, e 54 F-5E/F Tiger.³

Dopo oltre 30 anni d'impiego, gli F-5 Tiger non soddisfano più i requisiti minimi dell'esercito. Le lacune sono dovute in primo luogo alla tecnica obsoleta, come nei tre esempi seguenti:

- il radar di bordo non è in grado di rilevare oggetti in volo a bassissima quota;
- gli F-5 Tiger dispongono unicamente di missili a guida IR impiegabili in condizioni di buona visibilità: il sistema non è utilizzabile né per voli notturni né in qualsiasi condizione meteorologica;
- le cellule (complesso della fusoliera e delle ali) dei velivoli accusano sempre più frequenti danni strutturali.

I Tiger possono appoggiare soltanto in misura notevolmente limitata gli F/A-18 nella salvaguardia della sovranità sullo spazio aereo per mezzo del servizio di polizia aerea. Inoltre, la manutenzione degli F-5 Tiger richiede costi sempre maggiori e viepiù sproporzionati rispetto al loro contributo alle prestazioni delle Forze aeree.

La sostituzione degli F-5 Tiger si impone:

- per conseguire, nella salvaguardia della sovranità sullo spazio aereo per mezzo del servizio di polizia aerea e nel controllo dello spazio aereo mediante la difesa dello spazio aereo, una capacità di prestazione e di resistenza appropriata a livello internazionale;
- per assicurare a lungo termine il mantenimento e l'ulteriore sviluppo delle capacità d'impiego «aria-aria»;
- per ripristinare le capacità operative *fondamentali* in materia di ricognizione aerea e di combattimento di obiettivi al suolo. Per «capacità fondamentali» si intende che l'obiettivo perseguito è il know-how critico necessario per i due generi di impiego, non l'acquisizione della capacità sufficiente in termini quantitativi in caso di conflitto armato.

Le possibilità di modernizzare gli F-5 Tiger, al fine di riportarli, per un periodo di ulteriori 10–15 anni, all'altezza dei requisiti, sono state verificate. Da un approfondito esame è tuttavia risultato che tale opzione non sarebbe economicamente ragionevole: anche dopo un costoso programma di aggiornamento, gli F-5 Tiger continuerebbero a essere troppo poco efficienti rispetto alla generazione attuale di velivoli.

³ Nel quadro dei Programmi d'armamento 1976 e 1981 sono stati acquistati complessivamente 110 F-5E/F Tiger. Negli scorsi dieci anni, 44 velivoli sono stati rivenduti agli Stati Uniti.

Conformemente all'ordinanza del 23 marzo 2005⁴ concernente la salvaguardia della sovranità sullo spazio aereo, l'affermazione della sovranità sullo spazio aereo è delegata alle Forze aeree. L'acquisto di nuovi velivoli da combattimento è finalizzato all'adempimento di diversi compiti delle Forze aeree:

Salvaguardia della sovranità sullo spazio aereo e controllo dello spazio aereo*Compiti*

Per «sovranità sullo spazio aereo» si intende il diritto di uno Stato di disciplinare in maniera vincolante l'utilizzo dello spazio aereo sovrastante il proprio territorio nazionale e di imporre tale regolamentazione. La salvaguardia della sovranità sullo spazio aereo comprende compiti di sorveglianza, di controllo e misure di polizia aerea. Le Forze aeree *sorvegliano* lo spazio aereo in permanenza – ogni giorno dell'anno, 24 ore su 24 – per mezzo di radar. Il *servizio di polizia aerea* è volto a fornire soccorso a velivoli in caso di problemi di navigazione o di guasti radio, a identificare e controllare velivoli di altri Stati, a intervenire in caso di violazioni dello spazio aereo – per esempio voli d'entrata non autorizzati nello spazio aereo svizzero oppure scostamenti inspiegabili dai piani di volo – e a imporre limitazioni del traffico aereo, ad esempio in occasione degli incontri annuali del WEF a Davos. Sinora, in situazione normale, le Forze aeree hanno eseguito simili interventi soltanto durante le ore di lavoro di giorni feriali. Sull'arco di un anno sono eseguiti 300–400 impieghi di tal genere, di regola al fine di verificare l'esattezza dei dati comunicati per ottenere un'autorizzazione di sorvolo. Ogni anno si verificano da dieci a venti impieghi «critici» – in caso di guasti ai sistemi radio oppure in presenza di gravi violazioni delle norme della navigazione aerea.

L'elevata densità del traffico aereo sopra la Svizzera, il territorio esiguo della Confederazione e i conseguenti brevi tempi di reazione a disposizione delle Forze aeree sono fattori determinanti per l'efficacia del servizio di polizia aerea. Per l'impiego di aerei da combattimento nel servizio di polizia aerea è di primaria importanza poter disporre di un'immagine per quanto possibile ottimale della situazione aerea. Al fine di migliorare i tempi e le possibilità di reazione, gli Stati dell'Europa occidentale intrattengono uno scambio di dati radar nel quadro della piattaforma NATO «Air Situation Data Exchange System» (ASDE). La piattaforma ASDE è accessibile anche a Stati che, pur non avendo aderito alla NATO, partecipano al Partenariato per la pace: Austria e Finlandia ne fanno uso. Per questa categoria di Stati, la piattaforma mette a disposizione un'immagine della situazione aerea completa limitatamente al settore civile e al settore militare non sensibile – la NATO non inoltra a questa categoria di partner dati sensibili di carattere militare e a sua volta non chiede loro di fornirle simili dati. Sinora la Svizzera non ha aderito alla piattaforma ASDE. Nel quadro della realizzazione di un servizio di polizia aerea ancor più efficiente e

4 RS 748.111.1

efficace, operativo 24 ore su 24, sarà considerata anche una possibile futura partecipazione della Confederazione.⁵

Il caso della *difesa aerea* si presenta se insorge il pericolo che la Svizzera e, segnatamente, le sue infrastrutture critiche subiscano un attacco aereo. In momenti di minaccia acuta, le Forze aeree mantengono permanentemente in volo quattro o più aerei da combattimento, al fine di contrastare l'eventuale sconfinamento nello spazio aereo svizzero di aeromobili ostili. Infatti, se non fossero già in volo e dovessero ancora decollare, i velivoli delle Forze aeree, in molti casi, non sarebbero in grado di intercettare per tempo aeromobili in volo ad alta velocità.

Requisiti

L'importanza dei sensori e dell'avionica nel quadro dei requisiti da soddisfare è oggi di molto maggiore rispetto a quanto era il caso decenni or sono. Le migliori capacità di detezione dei sistemi radar e l'incremento della portata dei missili hanno ridimensionato l'importanza della potenza dei propulsori e della velocità massima.

Per soddisfare i requisiti in materia di polizia aerea e di difesa aerea, i velivoli da combattimento devono essere in grado di scoprire, identificare e inseguire – sia di giorno sia di notte, in qualsiasi condizione meteorologica e pure in un contesto di guerra elettronica – persino obiettivi in volo di dimensioni minime quali droni o missili da crociera nonché obiettivi aerei con ridotte emissioni di radiazioni radar. Inoltre, devono poter inseguire eventuali obiettivi aerei anche con sensori passivi, cioè non riconoscibili dall'avversario. L'identificazione dell'obiettivo deve essere possibile elettronicamente a grande distanza. I dati dei sensori devono poter essere registrati e, inoltre, trasmessi direttamente a sistemi aerei o al suolo.

Per il combattimento di obiettivi aerei saranno impiegati, sia su lunghe sia su brevissime distanze, missili aria-aria all'avanguardia, a guida radar o a ricerca termica, di grande precisione e di alta manovrabilità. I missili non dovranno necessariamente essere del medesimo tipo di quelli attualmente in uso presso le Forze aeree svizzere. Per il combattimento a breve distanza, gli aerei da combattimento saranno equipaggiati in via aggiuntiva con un cannone di bordo.

Gli aerei presenteranno una superficie radar equivalente (sezione radar, RCS) ridotta e saranno dotati di efficaci contromisure elettromagnetiche attive e passive volte a impedire la scoperta, il rilevamento, l'inseguimento e il combattimento da parte di sistemi avversari.

Inoltre, i velivoli saranno inglobati nel sistema delle Forze aeree per la condotta integrata delle operazioni, al fine di consentire un miglioramento del rilevamento

⁵ Il tema è già stato trattato in un documento aggiuntivo al «Rapporto complementare del 28 marzo 2011 al Rapporto sull'esercito», su mandato della Commissione della politica di sicurezza del Consiglio degli Stati (in risposta al quesito sulle modalità con cui la Svizzera intende guadagnarsi uno spazio nello scacchiere della sicurezza internazionale. Il suddetto documento, datato 22 marzo 2011, è disponibile in lingua tedesca e francese, con i titoli «Zusatzbericht zum Armeebereich für die sicherheitspolitische Kommission des Ständerates. Wie will sich die Schweiz in die internationalen Sicherheitsarchitektur einbringen?» e «Rapport complémentaire au rapport sur l'armée destiné à la Commission de la politique de sécurité du Conseil des États. Comment la Suisse entend-elle s'impliquer dans l'architecture internationale de sécurité?», ai seguenti indirizzi internet: www.vbs.admin.ch/internet/vbs/de/home/documentation/bases/verteidigung.html www.vbs.admin.ch/internet/vbs/fr/home/documentation/bases/verteidigung.html

della situazione e, in caso di necessità, l'impiego di armi. Lo scambio di informazioni tra i sistemi aerei e i sistemi al suolo avrà luogo in tempo reale attraverso collegamenti protetti.

Ricognizione aerea

Compito

Le Forze aeree hanno il compito di provvedere alla ricognizione aerea mediante velivoli da combattimento. In questo ambito è venuta a formarsi una lacuna in seguito alla messa fuori servizio dei Mirage IIIRS nel 2004. I Gripen sono volti a colmare tale lacuna, tuttavia soltanto nei limiti di un ripristino della capacità *fondamentale*, ai fini di consentire il futuro mantenimento e ulteriore sviluppo delle relative competenze.

Le Forze aeree fanno uso anche di ricognitori telecomandati (drone). Quest'ultimi consentono l'acquisizione di informazioni nello spazio aereo inferiore. Pur essendo, nell'ambito della ricognizione aerea, complementari ai velivoli da combattimento, non sono tali da renderli superflui.

Requisiti

Per quanto concerne le attività di ricognizione, i Gripen sono finalizzati alla fornitura di risultati ad alta risoluzione, 24 ore su 24 e in qualsiasi condizione meteorologica. I sensori necessari a tal fine sono trasportati all'interno o all'esterno (contenitori esterni) dei velivoli. L'impiego di sensori di ricognizione deve essere possibile indipendentemente dalla quota di volo e a una velocità di fino a ca. 900 km/h. Inoltre, i risultati della ricognizione devono poter essere registrati a bordo del velivolo e poter essere trasmessi simultaneamente a una stazione a terra attraverso un collegamento dati protetto.

Combattimento di obiettivi al suolo (aria-terra)

Compito

In caso di attacco militare, le Forze aeree hanno anche il compito di appoggiare le Forze terrestri nel combattimento di obiettivi al suolo. Questa capacità è stata abbandonata con la messa fuori servizio degli aviogetti Hunter nel 1995. Si mira al ripristino – con pochi, ma moderni velivoli – delle competenze in materia di combattimento di obiettivi al suolo, intese, al pari di quanto menzionato sopra per la ricognizione aerea, come ripristino della capacità *fondamentale* necessaria per consentire il futuro mantenimento e ulteriore sviluppo delle competenze nel corrispondente settore. Va qui osservato che il combattimento di obiettivi al suolo e la ricognizione aerea non influiscono sul quantitativo di velivoli da acquistare, poiché, come menzionato sopra, nei rispettivi ambiti i velivoli sono destinati unicamente al ripristino delle capacità *fondamentali*. Si sottolinea, pertanto, che il numero di velivoli da acquistare è determinato dal fabbisogno per il servizio di polizia aerea e per la difesa aerea.

Requisiti

L'aereo deve essere capace di svolgere impieghi contro obiettivi al suolo 24 ore su 24 e in qualsiasi condizione meteorologica, con armi di precisione utilizzabili mediante sistemi di guida combinati (laser o GPS). Le informazioni necessarie riguardo agli obiettivi sono programmate al suolo, mediante un sistema di pianifica-

zione delle missioni, oppure in volo, dopo essere state trasmesse durante il volo da una stazione a terra o da un altro velivolo attraverso un collegamento dati. L'assegnazione del bersaglio o la designazione del bersaglio devono poter aver luogo sia da terra sia dall'aria.

L'armamento aria-terra deve poter essere definito in maniera flessibile per ogni impiego conformemente alla minaccia e alle necessità in materia di combattimento degli obiettivi. Ai fini del combattimento simultaneo di diversi obiettivi mediante bombe guidate, il computer di bordo deve poter calcolare e illustrare al pilota il settore di lancio ideale.

Poiché la capacità di combattere obiettivi al suolo mediante armi di precisione deve essere possibile parallelamente alla modalità di difesa aerea, il velivolo deve potersi difendere autonomamente contro altri velivoli e sistemi di difesa contraerea sia durante il volo di andata sia durante il volo di ritorno. Dopo l'esecuzione di un attacco, il sistema deve inoltre essere in grado di procedere, per mezzo di sensori propri a bordo, a una prima valutazione dell'effetto prodotto dall'arma.

Le caratteristiche di volo e la manovrabilità del velivolo devono subire soltanto una riduzione minima in seguito al carico di armi aria-terra. Dopo l'impiego di armi aria-terra, il velivolo deve poter sfruttare pienamente le sue caratteristiche di volo ed essere subito disponibile per ulteriori impieghi.

1.3 Entità della flotta di velivoli

Il nostro Collegio propone l'acquisto di 22 velivoli da combattimento del modello Gripen E. Per poter soddisfare i requisiti anche oltre l'ambito delle capacità *fondamentali*, sarebbe necessario acquistare almeno 33 velivoli. L'acquisto di 22 velivoli può tuttavia essere ragionevolmente proposto dal punto di vista militare e sotto il profilo della politica di difesa. Tale acquisto consentirà di:

- conseguire, unitamente ai 33 F/A-18, una capacità di prestazione e di resistenza appropriata per il servizio di polizia aerea e la difesa aerea – vale a dire, come menzionato sopra, quanto alle capacità determinanti per il numero di velivoli da acquistare;
- ripristinare le capacità *fondamentali* negli ambiti della ricognizione aerea e del combattimento di obiettivi al suolo, ai fini di consentire il futuro mantenimento e ulteriore sviluppo delle relative competenze – in ambedue i casi si tratta di possibilità di impiego secondarie per velivoli già previsti per il servizio di polizia aerea e per la difesa aerea.

L'acquisto di un quantitativo di velivoli inferiore a quello proposto (22) comporterebbe, oltre a una minore capacità di prestazione e di resistenza, un'incidenza ancora maggiore, per rapporto a ogni singolo velivolo, degli oneri indipendenti dall'entità della flotta, quali gli oneri relativi agli adeguamenti dell'infrastruttura e dei sistemi periferici, alla documentazione, al materiale di terra o all'istruzione, con conseguenti insufficienze sotto il profilo dell'efficienza. Per poter costituire almeno una squadriglia dovrebbero essere acquistati 12 velivoli. In tal caso non sarebbe tuttavia possibile soddisfare i requisiti. In effetti – conformemente ai valori standard a livello internazionale per la prontezza all'impiego – a causa dei lavori di manutenzione, dei lavori di riparazione o di programmi di mantenimento del valore, potrebbe difficil-

mente essere garantito in qualsiasi momento l'impiego contemporaneo di più di otto velivoli. Inoltre l'acquisto di soltanto 12 velivoli renderebbe praticamente inevitabile un acquisto successivo. Quest'ultima opzione, vale a dire un acquisto in fasi successive, è stata oggetto di esame, ma è stata respinta per i motivi esposti più sopra.

Il fabbisogno quantitativo di velivoli da combattimento non è determinato soltanto dalle dimensioni geografiche di un Paese. Se, da un lato, le Forze aeree svizzere devono sorvegliare uno spazio aereo relativamente ridotto, esse devono tuttavia reagire con estrema rapidità, a causa delle distanze esigue tra il confine e i potenziali obiettivi d'attacco all'interno del territorio nazionale. Ciò richiede un'elevata prontezza e, in situazioni di crisi, la presenza permanente di 2–4 velivoli nello spazio aereo. Con la sola flotta di 33 F/A-18, l'impiego permanente di 4 velivoli in volo 24 ore su 24 potrebbe essere assicurato per circa due settimane (capacità di resistenza). Dopodiché, non sarebbe più disponibile un numero sufficiente di velivoli per garantire avvicendamenti senza interruzioni. Quanto maggiore è la durata di un impiego, tanto più elevato è il numero di velivoli necessari per rispettare i cicli di manutenzione prescritti, determinanti per la sicurezza dei voli. Una flotta di 55 velivoli moderni (33 F/A-18 e 22 Gripen) comporterebbe una capacità di resistenza più che doppia rispetto a quella sopra indicata.

1.4 Organizzazione delle Forze aeree

Le Forze aeree sono chiamate a salvaguardare la sovranità sullo spazio aereo e a assicurare la difesa aerea; inoltre devono provvedere alla ricognizione aerea e appoggiare le Forze terrestri con il combattimento di obiettivi al suolo. Assumono la condotta dei relativi impieghi e garantiscono la prontezza necessaria. Provvedono all'istruzione dei piloti e del personale di terra. Hanno attualmente a disposizione una centrale delle operazioni e tre aerodromi d'impiego per velivoli da combattimento – a Payerne, Meiringen e Sion. Per voli d'esercitazione e di manutenzione, dispongono inoltre dell'aerodromo di Emmen.

L'esercizio presso gli aerodromi è coordinato dai rispettivi comandi. Ai comandanti degli aerodromi sono subordinate le squadre d'aviazione – come pure le squadre di trasporto aereo (elicotteri). Attualmente sono attive tre squadre d'aviazione dotate ognuna di una squadriglia di F/A-18 e di una squadriglia di F-5 Tiger. Gli F-5 Tiger saranno messi fuori servizio al più tardi al momento dell'introduzione dei Gripen.

Con i 22 Gripen E di cui è proposto l'acquisto saranno costituite, a partire dall'anno 2021, due squadriglie. Di conseguenza, una delle tre squadre d'aviazione disporrà in futuro soltanto di una squadriglia di F/A-18. Sia a bordo degli F/A-18 sia, per lo meno inizialmente, a bordo dei Gripen saranno impiegati soltanto piloti militari di professione. L'organizzazione di professionisti delle Forze aeree assicurerà l'esercizio quotidiano. Durante i corsi di ripetizione, gli effettivi necessari per l'esercizio saranno rafforzati con le formazioni di milizia. Per quanto concerne le capacità fondamentali in materia di ricognizione aerea e di combattimento di obiettivi al suolo, sarà ripristinato un relativo comando operativo.

Gli stazionamenti delle due squadriglie di Gripen durante l'esercizio quotidiano e durante i corsi di ripetizione saranno definiti nel quadro dell'ulteriore sviluppo dell'esercito e del corrispondente Concetto relativo agli stazionamenti dell'esercito. In tale contesto sarà debitamente considerata l'esigenza di mantenere a disposizione

per l'esercizio sull'arco di un intero anno un numero sufficiente di aerodromi d'impiego e di aerodromi alternativi dovutamente equipaggiati; si terrà inoltre conto della necessità di ripartire adeguatamente sotto il profilo geografico e temporale le relative emissioni e di sfruttare nel miglior modo possibile le infrastrutture esistenti.

2 Valutazione

2.1 Esecuzione

La valutazione è stata pianificata, preparata, eseguita e analizzata da un gruppo interdisciplinare sotto la direzione di armasuisse. Il nucleo del gruppo, costituito di 14 persone, disponeva di tutte le competenze necessarie per una valutazione professionale. Nel seguito sono elencate le fasi principali della valutazione:

2003

Colloqui informali tra armasuisse e i fabbricanti dei quattro modelli in lizza – Eurofighter, F/A-18, Gripen e Rafale. I fabbricanti sono stati invitati a sviluppare una cooperazione industriale con l'industria svizzera. Per pianificare il budget, armasuisse ha inoltre ricevuto dai fabbricanti indicazioni informali dei costi.

2006 e 2007

Pianificazione e preparazione della valutazione – compresi i requisiti militari definiti il 19 dicembre 2007.

2008

Il primo invito a presentare le offerte è stato sottoposto ai fabbricanti il 7 gennaio 2008. Per quanto concerne il pacchetto d'acquisto, è stato richiesto di differenziare le offerte in due varianti: una per l'acquisto di 33 aerei e una per l'acquisto di 22 aerei. I collaudi in volo e a terra in Svizzera (Emmen) sono stati preparati e successivamente eseguiti nella seconda metà dell'anno.

Le offerte del 2 luglio 2008 sono state analizzate ed è stato formulato un secondo invito, datato 15 gennaio 2009, a presentare offerte aggiornate. Anche in tale occasione è stato richiesto di sottoporre due varianti: una per l'acquisto di 22 aerei e una in cui ogni fabbricante doveva proporre il numero di velivoli acquistabili per l'importo di 2,2 miliardi di franchi.

2009

Dopo l'analisi dei risultati dei collaudi in volo e a terra, l'efficacia operativa dei velivoli è stata valutata in due fasi:

- valutazione dei velivoli sulla base delle versioni oggetto dei collaudi nella seconda metà del 2008;
- valutazione delle versioni ottimizzate (configurazione prevista per la consegna a partire dal 2015) conformemente a un terzo invito a presentare un'offerta datato 2 ottobre 2009 e alle conseguenti offerte pervenute in data 6 novembre 2009. Tale terza fase di offerta è risultata necessaria non essendo l'acquisto più previsto nel quadro del Programma d'armamento 2010, bensì nell'ambito del Programma d'armamento 2011.

I benefici e i costi sono stati analizzati sulla base delle terze offerte del 6 novembre 2009.

Rapporto di valutazione del 30 dicembre 2009.

2010

Conclusioni e proposte del team di progetto del DDPS (revisione 1 del rapporto di valutazione del 25 febbraio 2010).

In data 25 agosto 2010 il nostro Collegio ha deciso di differire l'acquisto al 2015, con conseguente interruzione del progetto.

2011

Le Camere federali hanno deciso di innalzare a partire dal 2014 il limite di spesa annuo dell'esercito a 5,0 miliardi di franchi e di garantire la sostituzione parziale della flotta di Tiger (decreto federale del 29 settembre 2011⁶ concernente il rapporto sull'esercito 2010). L'acquisto è stato pertanto avviato nel quadro del Programma d'armamento 2012.

In data 5 settembre 2011 ha avuto luogo il quarto invito a presentare un'offerta ai fini di un aggiornamento delle offerte in funzione di un acquisto nel quadro del Programma d'armamento 2012. Le offerte datate 28 ottobre 2011 sono state analizzate e il rapporto di valutazione è stato aggiornato (stato: 18 novembre 2011). Il 30 novembre 2011 abbiamo scelto il modello di aereo optando per il Gripen.

2.2 Modelli valutati

Il DDPS ha sottoposto a verifiche una vasta gamma di opzioni e ha valutato infine tre modelli: il Rafale (Dassault, Francia), l'Eurofighter (Eurofighter Jagdflugzeug GmbH, un consorzio tedesco, inglese, spagnolo e italiano) e il Gripen (Saab, Svezia).

Nel 2008 è stato oggetto di un'offerta e di test il modello Gripen C/D. Nel quadro dell'offerta del 6 novembre 2009 la Saab ha proposto la versione E/F, frutto di un ulteriore sviluppo, in considerazione del fatto che l'acquisto era stato procrastinato al Programma d'armamento 2011 e non avrebbe più avuto luogo nel quadro del Programma d'armamento 2010.

Anche la Boeing, produttrice statunitense dell'F/A-18, era stata invitata a partecipare alla valutazione con la versione F/A-18E/F del suo velivolo, ma si è ritirata nell'aprile 2008.

L'acquisto di velivoli di produzione russa non è stato preso in considerazione poiché, per quanto concerne i sistemi di trasmissione e di navigazione nonché le modalità d'identificazione amico-nemico, sono basati su standard non compatibili con l'infrastruttura svizzera e inoltre perché in caso di acquisto comporterebbero rischi elevati sia a livello tecnico sia a livello finanziario.

⁶ FF 2011 6779

Nel suo rapporto⁷, la sottocommissione «Sostituzione parziale della flotta di Tiger» (SPFT) della Commissione della politica di sicurezza del Consiglio nazionale ha criticato il fatto che i collaudi in volo fossero stati eseguiti con due Gripen D e che, per contro, nella valutazione si faceva riferimento al Gripen E, da essa considerato un nuovo velivolo e non semplicemente un ulteriore sviluppo del modello esistente. In effetti, il Gripen E differisce dal Gripen C/D nell'ambito di diverse e importanti componenti (cfr. al riguardo il n. 3.1).

Tuttavia, non si tratta di una procedura straordinaria. In occasione della valutazione degli F/A-18 nel 1988, i voli erano stati eseguiti con un CF-18B dell'aviazione militare canadese; oggetto dell'acquisto è stata per contro la versione F/A-18C/D. Anche quest'ultima, fornita negli anni 1997–1999, presentava importanti differenze rispetto alla versione sottoposta a test.

Differenze tra il velivolo sottoposto a verifiche nel corso della fase di valutazione e il velivolo infine acquistato e fornito sono inevitabili in considerazione dell'intervallo di tempo che separa i collaudi in volo dalla consegna (1988/1997 nel caso dell'F/A-18; 2008/2018 nel caso del Gripen). Gli ulteriori sviluppi confluiscono regolarmente nei processi di produzione. Di questa circostanza si è tenuto conto già in occasione dell'invito a presentare offerte datato 7 gennaio 2008. È vero che nel caso del Gripen le differenze tra il velivolo sottoposto a collaudi in Svizzera nel 2008 e il velivolo di cui è prevista la consegna sono maggiori rispetto alle differenze riscontrabili nei modelli degli altri due candidati: va tuttavia sottolineato che anche nel caso di quest'ultimi i miglioramenti tecnici sopraggiunti sono stati considerati, come previsto, nel rapporto di valutazione.⁸

2.3 Criteri

I velivoli saranno acquistati e gestiti nella stessa versione hardware e software di cui è previsto l'uso presso l'aviazione militare del Paese produttore. Ciò consentirà di ottimizzare l'efficacia e di minimizzare i costi.

Costi

Per quanto possibile, i costi sono stati esposti per l'intera durata di utilizzazione: ciò è il caso per i costi menzionati in maniera vincolante nelle offerte e i costi stimati per l'esercizio e la manutenzione sull'arco di 30 anni. L'ulteriore sviluppo tecnico dei velivoli e i costi di liquidazione non sono invece stati considerati; per ambedue gli ambiti non possono essere eseguite, in data odierna, stime di qualità accettabile. I costi sono stati messi a confronto, in valori assoluti, con i benefici.

Nel suo rapporto, la sottocommissione SPFT della Commissione della politica di sicurezza del Consiglio nazionale ha fatto notare che il ruolo di primo piano attribuito all'efficacia operativa in qualità di criterio di valutazione aveva suscitato sia in seno alla sottocommissione sia presso gli offerenti l'impressione che alla fine della

⁷ Disponibile in lingua tedesca e francese, con i titoli «*Neues Kampfflugzeug (TTE). Bericht der Subkommission TTE der Sicherheitspolitischen Kommission vom 20. August 2012*» e «*Nouvel avion de combat (TTE). Rapport de la Sous-commission TTE de la Commission de la politique de sécurité du 20 août 2012*» ai seguenti indirizzi internet:
www.vbs.admin.ch/internet/vbs/de/home/themen/defence/tte/dokumente.html
www.vbs.admin.ch/internet/vbs/fr/home/themen/defence/tte/dokumente.html

⁸ Questo dato è confermato alla pag. 16 del rapporto della sottocommissione SPFT.

procedura di valutazione sarebbe stato scelto il velivolo più efficiente. Inoltre, anche agli offerenti non sarebbe stata nota l'importanza fondamentale del prezzo.

Al riguardo va sottolineato che sin dall'inizio del progetto era chiaro che, per la scelta del modello, i costi e i benefici sarebbero stati decisivi. Sia i costi sia i benefici sono stati menzionati negli elenchi dei criteri di valutazione. L'importanza di questi due criteri era chiara già alla fine del 2007 ed è divenuta ancor più evidente dopo le discussioni in seno all'opinione pubblica nonché alla luce delle decisioni del nostro Collegio e del Parlamento sulle risorse finanziarie da destinare all'esercito.

Benefici

I benefici – classificati mediante note da 1 a 9 – sono stati quantificati in base ai criteri e alle ponderazioni seguenti:

- efficacia operativa, 60 %, suddivisa come segue:
 - aria-aria, 30 %
 - ricognizione, 12 %
 - aria-terra, 12 %
 - potenziale di sviluppo, 6 %
- idoneità operativa, 15 %, suddivisa come segue:
 - facilità di manutenzione, 4,5 %
 - idoneità per il personale di terra di milizia, 3,75 %
 - compatibilità con l'infrastruttura, 3,75 %
 - emissioni foniche e di gas di scarico, 3 %
- cooperazione, 25 %, suddivisa come segue:
 - programma industriale, 17,5 %
 - cooperazione militare, 7,5 %.

I voti espressi nella scala da 1 a 9 sono state suddivise in fasce di punteggio accompagnate ognuna da una specifica descrizione (nel seguito è riportata, quale esempio, la tabella concernente il criterio «efficacia operativa»):

Fascia di punteggio	Categoria valutativa	Descrizione
7,5–9,0	eccellente	Superamento sistematico dei requisiti minimi in materia di efficacia operativa.
6,0–7,49	soddisfacente	Raggiungimento o superamento dei requisiti minimi posti al sistema. Di conseguenza, l'efficacia operativa nell'esecuzione della missione è garantita senza limitazioni.
4,5–5,99	appena soddisfacente	In pochi sottosettori, mancato raggiungimento o raggiungimento incompleto dei requisiti minimi. L'efficacia operativa nell'esecuzione della missione è garantita a determinate condizioni.
3,0–4,49	insoddisfacente	Chiara mancato raggiungimento dei requisiti minimi in pochi sottosettori e/o raggiungimento incompleto dei requisiti minimi in molti sottosettori. L'efficacia operativa nell'esecuzione della missione è limitata.

Fascia di punteggio	Categoria valutativa	Descrizione
1,0-2,99	inaccettabile	Mancanza totale di capacità auspiccate oppure sistematico mancato raggiungimento dei requisiti minimi in materia di efficacia operativa.

È stato constatato che la scala da 1 a 9 e le categorie valutative «soddisfacente», «appena soddisfacente» e «insoddisfacente» possono risultare equivocate per l'opinione pubblica. Si tratta della medesima scala e delle medesime categorie previste dai metodi di valutazione, fondati su standard internazionali per la valutazione di velivoli da combattimento, in uso presso le Forze aeree e armées suisses. Con riferimento a concetti più usuali, le categorie di cui sopra sono da intendersi come segue: «eccellente» corrisponde a «ottimo», «soddisfacente» equivale a «buono», «appena soddisfacente» è il corrispettivo di «sufficiente» e «insoddisfacente» significa «insufficiente». Nel seguito del presente messaggio saranno impiegati i concetti di uso più comune.

La procedura di valutazione è stata giudicata corretta sia dai tre offerenti sia dalla sottocommissione SPFT della Commissione della politica di sicurezza del Consiglio nazionale. Nel suo rapporto, la sottocommissione ha confermato e la correttezza della procedura di valutazione e la buona direzione del progetto a livello tecnico lungo tutto il periodo in questione. La distanza di tre anni che separa la scelta del modello dai collaudi in volo e a terra dei tre modelli in lizza non è da ricondursi alla valutazione, ma è il riflesso dei processi decisionali a livello politico occorsi in quegli anni. Il nostro Collegio condivide il parere della sottocommissione, secondo cui l'intervallo di tempo tra collaudi e scelta finale dovrebbe essere più breve. Tuttavia, le condizioni quadro finanziarie non hanno consentito di operare una scelta a una data anteriore.

2.4 Risultati della valutazione

Tutti e tre i candidati sono stati dichiarati idonei alla truppa dalle Forze aeree. Soddisfano i requisiti militari, presentando tuttavia differenze a livello di efficacia operativa.

Efficacia operativa

L'efficacia operativa del Gripen è stata valutata da «sufficiente» a «buona» relativamente ai tre generi di impiego «aria-aria», «ricognizione» e «aria-terra».

Il potenziale di sviluppo tecnico del Gripen dopo la consegna è valutato «buono». L'aviazione militare svedese intende sviluppare ulteriormente il Gripen E dopo la consegna, in vista di nuove o modificate esigenze operative. Riguardo a simili aggiornamenti, la Svezia ha garantito alla Svizzera che la Confederazione potrà far confluire le proprie esigenze operative ai fini di una realizzazione congiunta degli ulteriori sviluppi.

Idoneità operativa

Per quanto concerne l'idoneità operativa, il Gripen è valutato «buono». In tale valutazione sono comprese anche le misurazioni delle emissioni foniche effettuate dal Laboratorio federale di prova dei materiali e di ricerca (EMPA). Le misurazioni

sono state eseguite dal Laboratorio, su incarico del DDPS, durante i collaudi in volo in Svizzera, in fase di decollo e di atterraggio. Secondo il giudizio espresso dal Laboratorio, i valori del Gripen in fase di decollo con o senza postcombustione si situano ai livelli dell'F/A-18. Le misurazioni concernenti il Gripen sono state effettuate nel 2008 con il propulsore RM12. Le emissioni foniche generate dal più potente propulsore F414G si situeranno con ogni probabilità ai medesimi livelli.

Cooperazione

Relativamente alla cooperazione, il DDPS ha valutato un corrispondente programma di cooperazione industriale con l'industria svizzera («programma industriale svizzero») e il potenziale di cooperazione militare. Al riguardo il Gripen è stato valutato complessivamente come «buono».

Programma industriale svizzero (offset, compensazioni)

Conformemente alla vigente politica in materia d'armamento, i fornitori esteri sono tenuti a compensare economicamente nella misura del 100 per cento il valore contrattuale mediante commesse ad aziende svizzere; in tale contesto è pure prevista una soglia di ponderazione minima con cui tener debitamente conto delle diverse regioni linguistiche. Simili affari di compensazione consentono all'industria svizzera di accedere a elevate competenze tecnologiche e di stabilire nuovi rapporti commerciali a lungo termine. Si può pertanto realisticamente ritenere che con l'acquisto di un nuovo aereo da combattimento si potranno fornire anche importanti incentivi all'economia del Paese nonché alla piazza industriale e alla ricerca svizzera.

A partire dal 2003, in stretta collaborazione con le associazioni industriali Swissem e GRPM (Groupe Romand pour le Matériel de Défense et de Sécurité), armasuisse ha posto in via informale, assieme ai fabbricanti dei velivoli, le basi per far confluire tra i criteri di valutazione la qualità dei programmi industriali (portafogli offset). In particolare, armasuisse ha chiesto ai fabbricanti di instaurare con l'industria svizzera relazioni commerciali già prima della valutazione formale, in considerazione del fatto che durante la fase di valutazione non vi sarebbe stato abbastanza tempo disponibile a tal fine. Armasuisse ha concluso con Saab e con gli altri due fabbricanti accordi bancari volti a garantire formalmente la detrazione di corrispondenti commesse assegnate durante il periodo 2004–2012 dagli impegni in materia di compensazione, valevoli soltanto dal momento della firma di un contratto d'acquisto. In seguito, nel giugno 2012, è stato negoziato e firmato con Saab un accordo offset, complementare all'accordo bancario, in cui è stato disciplinato, in qualità di prestazione anticipata, il proseguimento degli affari di compensazione sino alla firma di un contratto. I portafogli offset sono stati valutati in funzione della qualità delle proposte e del raggiungimento degli obiettivi summenzionati.

Il portafoglio di Saab è stato valutato «ottimo» e tale da comportare per l'economia svizzera incentivi essenziali non soltanto durante la fase d'acquisto, bensì anche durante l'intero periodo di utilizzazione del sistema. Considerate le attuali prospettive economiche, questo dato assume un rilievo particolare.

Cooperazione militare

La cooperazione militare è stata applicata come criterio di valutazione al pari del sopra esposto «programma industriale svizzero». Al riguardo erano prioritari i requisiti seguenti:

- devono essere resi possibili addestramenti di una formazione di otto velivoli al massimo in una base dell'aviazione militare del Paese produttore durante tre mesi all'anno, compresi i mesi di giugno, luglio e agosto, al fine di ridurre le emissioni foniche in Svizzera durante il periodo delle vacanze estive;
- deve essere garantita l'istruzione di base al Gripen di un effettivo massimo di 30 piloti militari di professione. È auspicabile che l'istruzione di base inizi al momento della consegna dei velivoli, per evitare di dover potenziare a breve termine il sistema di istruzione delle Forze aeree svizzere per questo fabbisogno supplementare, per poi doverlo successivamente ridimensionare secondo il fabbisogno normale. Al riguardo va osservato che per pilotare gli F-5 Tiger sono impiegati primariamente piloti di milizia; per il Gripen invece è necessaria un'apposita istruzione di piloti militari di professione.

Unitamente a ulteriori questioni di carattere generale concernenti la cooperazione militare in materia di istruzione, sono state auspiccate e valutate anche le seguenti possibilità specifiche: utilizzazione di piazze di tiro del Paese produttore; programmi di scambio per piloti e per personale di terra; ulteriore sviluppo congiunto delle capacità operative e cooperazione nell'ambito dei sistemi per la guerra elettronica.

In tale ambito il Gripen è stato valutato «sufficiente». In occasione dei colloqui svoltisi dalla data della scelta del modello, l'aviazione militare svedese ha in gran parte sciolto le riserve a suo tempo avanzate riguardo a possibili addestramenti in Svezia, in merito alla summenzionata istruzione di base di piloti e relativamente ad altre tematiche. A ciò ha contribuito in particolare, tra l'altro, la dichiarazione d'intenti per una cooperazione globale sottoscritta dal ministro della Difesa svedese e dal capo del DDPS nel giugno 2012.

Valutazione riassuntiva dei benefici

Il Gripen soddisfa i requisiti militari; i suoi benefici complessivi sono stati valutati «buoni» secondo tutti i pertinenti criteri.

Costi

Il Gripen presenta di gran lunga i minori costi di acquisto e di esercizio. Inoltre si contraddistingue in assoluto per il miglior rapporto costi/benefici.

2.5 Motivazione della scelta del modello

Riguardo al modello da acquistare, il nostro Collegio ha optato per il Gripen E/F. Tale decisione, fondata sui risultati della valutazione, è motivata come segue:

- il Gripen soddisfa i requisiti militari;
- in confronto ai modelli dei concorrenti, il Gripen presenta di gran lunga i minori costi di acquisto e di esercizio;
- si contraddistingue in assoluto per il miglior rapporto costi/benefici;
- è finanziariamente sostenibile per l'esercito, ossia l'acquisto e l'esercizio del Gripen consentono di mantenere a un livello adeguato anche altre componenti dell'esercito.

Con questo modello, proponiamo l'acquisto di un sistema adeguato ed economicamente vantaggioso, senza mirare alle prestazioni massime possibili.

I costi hanno rivestito grande importanza nella scelta del modello, ma non hanno costituito l'unico fattore determinante. L'aereo scelto deve essere in grado di fornire le prestazioni assolutamente necessarie per adempiere i compiti delle Forze aeree. Un prezzo basso non avrebbe reso di per sé concorrenziale un'offerta insoddisfacente sotto il profilo tecnico.

Per contro, una volta superata la soglia dei requisiti minimi sotto il profilo militare, il prezzo diventa un criterio molto importante. Il motivo è evidente: l'esercito è sottoposto a una notevole pressione finanziaria e occorre evitare che venga a trovarsi in una situazione di durevole e profondo squilibrio a causa di un acquisto considerevolmente oneroso per la sostituzione parziale della flotta di Tiger. Nonostante la loro indiscussa importanza per la sicurezza del Paese, le Forze aeree sono soltanto una delle componenti dell'esercito. Altre componenti hanno esigenze che non possono essere ignorate o continuamente procrastinate. La scelta a favore del Gripen è stata effettuata in considerazione di tale circostanza; soluzioni più onerose comprometterebbero l'ulteriore sviluppo dell'esercito. Da questo punto di vista, la decisione a favore del Gripen fornisce un'indicazione di indirizzo per l'avvenire: anche in occasione di futuri acquisti si dovrà rinunciare a perseguire il massimo livello tecnico possibile se ciò dovesse pregiudicare gli equilibri finanziari dell'esercito.

3 Aspetti tecnici

3.1 Gripen E

Il modello Gripen E è il risultato di un ulteriore sviluppo delle versioni monoposto Gripen A e Gripen C, che hanno dato buone prove. Corrisponde al più recente stato della tecnica e, rispetto al Gripen C, presenta, tra l'altro, i seguenti perfezionamenti:

- propulsore più potente (F414G);
- serbatoi interni di maggiori dimensioni per il carburante;
- fusoliera dotata di due postazioni d'arma supplementari;
- struttura modificata della fusoliera e dell'ala nonché carrello di atterraggio di nuova configurazione;
- nuovo radar di tecnologia AESA;
- sensore passivo a base di infrarossi;
- nuovo equipaggiamento per la guerra elettronica;
- nuovo equipaggiamento elettronico (cockpit, computer di bordo).

Sviluppo

Il Gripen è stato concepito come velivolo da combattimento polivalente idoneo a impieghi «aria-aria», alla ricognizione aerea e al combattimento di obiettivi al suolo. È prodotto dall'azienda svedese Saab AB.

La prontezza d'impiego operativa del Gripen A/B (monoposto/biposto) nell'aviazione militare svedese è stata conseguita nel 1997, quella del Gripen C/D nell'anno

2004. Il Gripen è impiegato inoltre nella Repubblica Ceca, in Ungheria, in Sudafrica e in Thailandia.

Il Gripen è stato costantemente adeguato all'evoluzione delle esigenze operative e ai progressi tecnici. La versione di cui è proposto l'acquisto in questa sede, il Gripen E, corrisponde allo stato più recente della tecnica nel quadro dell'evoluzione dei velivoli da combattimento a livello europeo.

Cellule dei velivoli

Il Gripen è un aereo da combattimento monoreattore con ali a delta a configurazione intermedia, alette canard mobili e impennaggio verticale convenzionale. Le alette canard non consentono soltanto una maggiore manovrabilità, ma anche piste di atterraggio più corte. La parte posteriore della fusoliera è munita di due ipersostentatori frenanti. Per consentire una maggiore permanenza in volo o un maggiore raggio di azione, il velivolo è dotato di un raccordo retrattile per il rifornimento in volo.

Le caratteristiche di costruzione del Gripen consentono di manovrare l'apparecchio con grande agilità e di generare accelerazioni di gravità fino a 9g. I comandi di volo elettronici a triplice ridondanza (fly-by-wire) garantiscono in ogni momento un comportamento stabile in volo. Nei rari casi di condizioni di volo incontrollate, i comandi di volo riportano automaticamente il velivolo in una posizione di volo normale.

Il Gripen è costruito essenzialmente in alluminio. Le alette canard, il rivestimento dell'antenna radar sulla punta anteriore della fusoliera (radome) e parti delle ali, dell'impennaggio verticale nonché alcuni rivestimenti della fusoliera sono in materiale composito.

Propulsore

La turboventola F414G dell'azienda americana General Electric genera, con postcombustione attivata, una spinta di dieci tonnellate. L'F414G è una versione, appositamente sviluppata per l'impiego nel monoreattore Gripen, del propulsore F414-GE-400 utilizzato da anni con successo per gli F/A-18E/F della US Navy. Il propulsore F414G, conforme allo stato più recente della tecnica di costruzione modulare, si contraddistingue per la buona qualità di esercizio e per l'elevata affidabilità.

Equipaggiamento elettronico (avionica)

L'equipaggiamento elettronico del Gripen è costituito da numerosi sensori – quali radar di bordo e sensori passivi a infrarossi – e da ulteriori sottosistemi; le componenti dell'equipaggiamento elettronico hanno interconnessioni multiple.

Mediante un raggruppamento e un pretrattamento mirati dei dati di tutti i sensori, il pilota ottiene in tempo reale un'eccellente panoramica della situazione tattica, a sostanziale sostegno del comando del velivolo e dell'adempimento della missione.

La rappresentazione di tutte le informazioni rilevanti sul cockpit ha luogo su tre grandi schermi multifunzionali a colori e su un «head up display» (proiezione dei principali dati di volo su un apposito pannello trasparente davanti agli occhi del pilota). Dati rilevanti per l'impiego delle armi sono inoltre proiettati sul sistema di puntamento incorporato nel casco del pilota.



Configurazione del cockpit

Il radar di bordo è basato sulla tecnologia AESA. Si tratta di un sistema radar munito di numerosi moduli di trasmissione e ricezione indipendenti tra loro, di dimensioni ridotte e con scansione elettronica attiva del fascio. La tecnologia AESA presenta vantaggi essenziali:

- vasto raggio d'azione;
- esercizio simultaneo delle funzioni «aria-aria» e «aria-terra»;
- inseguimento simultaneo di un elevato numero di obiettivi;
- elevata resistenza a contromisure elettroniche;
- impiego come disturbatore elettronico;
- elevata affidabilità.

Un sensore a infrarossi consente di inseguire oggetti senza ricorrere a emissioni e di identificare gli obiettivi anche di notte.

Il sistema di comunicazione consente la trasmissione cifrata della voce e di dati. Lo scambio di dati in tempo reale tra tutti gli elementi coinvolti in un impiego (velivoli,

stazioni radar e stazioni di terra) riveste oggi un'importanza centrale. Il Gripen dispone sia del sistema di trasmissione di dati Link 16, attualmente impiegato in Svizzera in relazione con gli F/A-18 e con il sistema di condotta delle Forze aeree (FLORAKO), sia di un sistema supplementare indipendente per lo scambio di dati in seno alle formazioni di Gripen.

L'equipaggiamento elettronico del Gripen comprende inoltre un sistema attivo di identificazione amico/nemico compatibile con gli altri sistemi aeronautici e con il sistema FLORAKO. Il sistema consente l'interrogazione e l'identificazione di altri velivoli e supporta la cooperazione con gli organi addetti alla sicurezza della navigazione aerea.

Il sistema di autodifesa del Gripen, basato sulla più recente tecnologia, comprende:

- un rivelatore di radar;
- un sistema di disturbo elettronico attivo;
- un rivelatore di missili in avvicinamento;
- contenitori per il lancio di ingannatori per spettro radar e spettro infrarossi.

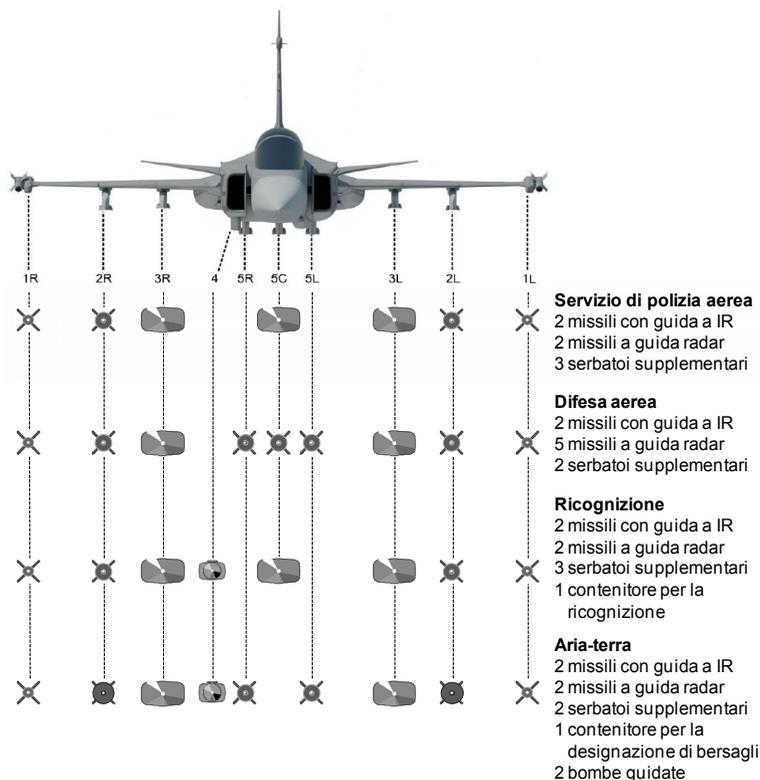
Armamento e equipaggiamento specifico all'impiego

Le possibilità di armamento sono molteplici e tali da consentire diverse combinazioni di carico. Nel seguito sono descritte le varianti di armamento determinanti per l'impiego del Gripen in Svizzera.

Sul lato sinistro della fusoliera è installato stabilmente un cannone revolver da 27 mm. Le munizioni di cui è previsto l'acquisto per tale arma corrispondono allo stato attuale della tecnica. I bossoli delle cartucce sparate sono trattenuti all'interno del velivolo.

Le rimanenti armi e i restanti equipaggiamenti specifici all'impiego sono trasportati come carichi esterni agganciati alla parte inferiore della fusoliera o alle ali. Il velivolo dispone di dieci postazioni per il trasporto di carichi da combattimento. All'estremità di ogni ala può essere applicato un missile a infrarossi. A seconda del compito, è possibile agganciare missili aria-aria, missili aria-terra o serbatoi supplementari di carburante alla parte inferiore delle ali (due postazioni, a sinistra e a destra, per ala) e alla parte inferiore della fusoliera (tre postazioni). Sotto la presa d'aria destra possono essere agganciati contenitori per la ricognizione o per la designazione di bersagli.

Nell'immagine sottostante sono raffigurate le varianti di carico di volta in volta previste in Svizzera per gli impieghi «aria-aria», di ricognizione o «aria-terra»:



Varianti di carico previste per l'impiego in Svizzera

L'armamento principale per impieghi «aria-aria» consiste nei seguenti missili all'avanguardia, in uso anche presso l'aviazione militare svedese e in altri Paesi europei:

- missili con guida a infrarossi del tipo IRIS-T prodotti da un consorzio europeo;
- missili a guida radar Meteor prodotti da un consorzio europeo; presentano una portata nettamente maggiore rispetto agli AMRAAM AIM-120 impiegati con gli F/A-18 svizzeri.

L'equipaggiamento specifico agli impieghi di ricognizione aerea è trasportato in un contenitore del tipo «ReccLite», munito di un collegamento dati verso terra per mezzo del quale i risultati della ricognizione sono trasmessi e messi a disposizione in tempo reale.

Per gli impieghi «aria-terra» di bombe guidate sono previsti contenitori del tipo «Litening» per il laser destinato alla designazione di bersagli. Tali contenitori sono in uso anche presso l'aviazione militare svedese. Quali bombe guidate sono previste bombe esplosive del peso di 220 kg con modalità di guida selezionabile (laser o GPS) prima del lancio. Il modello di bomba previsto presenta un'elevata precisione e può essere impiegato anche di notte o in condizioni meteorologiche avverse.

Gripen E – dati tecnici generali

Fabbricante del velivolo	Saab AB
Lunghezza	14,2 m
Apertura alare	8,6 m
Altezza	4,5 m
Superficie delle ali	31,1 m ²
Peso a vuoto	8000 kg
Peso al decollo senza carichi esterni	11 500 kg
Peso massimo al decollo	16 500 kg
Propulsore: fabbricante/modello	General Electric/F414G
Spinta massima senza/con postcombustione	64 kN/98 kN
Radar di bordo: fabbricante/modello	Selex Galileo/ES05 Raven
Cannone di bordo: fabbricante/modello	Mauser/cannone revolver BK27
10 postazioni di trasporto per carichi esterni (fino a 5000 kg)	<ul style="list-style-type: none"> – missili aria-aria – serbatoi supplementari per il carburante – contenitori per la ricognizione o per la designazione di bersagli – armi aria-terra

Gripen E –prestazioni

Pista di decollo minima senza/con postcombustione	800 m/500 m
Pista di atterraggio minima	600 m
Velocità di salita massima	superiore a 200 m/s
Velocità massima in volo a bassa quota	1400 km/h
Numero massimo di Mach	Mach 2.0
Sollecitazione in g autorizzata	da -3 a +9
Quota di crociera	superiore a 16 000 m/M

3.2 Adeguamento alle specificità svizzere

La Svizzera e la Svezia hanno raggiunto un accordo che prevede l'acquisto e l'esercizio di una versione hardware e software comune del Gripen E monoposto. L'istruzione e l'impiego del Gripen E nel nostro Paese saranno pertanto possibili senza apportare adeguamenti alla versione svedese.

Inizialmente il DDPS aveva previsto l'acquisto di 16 Gripen E monoposto e di 6 Gripen F biposto. Quest'ultimi avrebbero consentito un'istruzione più efficiente. Ciononostante, nel corso dei negoziati con la Svezia, la Svizzera ha deciso di rinun-

ciare anch'essa, come il partner scandinavo, all'acquisto di Gripen F. Tale scelta è maturata in considerazione del fatto che il Gripen F è più costoso, non dispone di un cannone di bordo, è dotato di serbatoi per il carburante di dimensioni leggermente minori e, pertanto, presenta minori possibilità di impiego. L'entità dell'acquisto comprende dunque 22 Gripen E monoposto. Per l'istruzione è previsto l'acquisto di due simulatori di volo (cfr. n. 3.6).

Durante la valutazione, la Saab ha proposto il contenitore per la ricognizione «RecceLite», collaudato nel 2008. Le Forze aeree svedesi utilizzano il modello «SPK39», il cui sensore, tuttavia, non è più prodotto attualmente. La Svizzera ha optato per il contenitore di ricognizione «RecceLite», poiché di minori dimensioni, più leggero, più economico e già provvisto di un collegamento dati con stazioni di terra. Il software del Gripen E deve di conseguenza essere ampliato in funzione del modello «RecceLite».

3.3 Entità dell'equipaggiamento specifico all'impiego

Tutti i 22 Gripen saranno dotati dell'equipaggiamento necessario per l'impiego «aria-aria», composto da lanciatori per i missili aria-aria e da serbatoi ausiliari (unitamente ai relativi dispositivi di aggancio).

Per l'acquisizione della capacità fondamentale in materia di ricognizione aerea tattica saranno acquistati quattro equipaggiamenti specifici agli impieghi di ricognizione. L'entità dell'acquisto comprende anche una stazione terrestre che dispone di un collegamento dati con i contenitori per la ricognizione agganciati ai velivoli. Grazie a tale dispositivo, i risultati della ricognizione possono essere trasmessi a terra già durante il volo, sempre che non vi siano, tra i contenitori per la ricognizione e la stazione terrestre, ostacoli topografici tali da impedire la trasmissione via etere. La stazione terrestre dispone anche dell'infrastruttura necessaria per la pianificazione e la valutazione delle missioni di ricognizione.

Per l'acquisizione della capacità fondamentale in materia di combattimento di obiettivi al suolo sono previsti otto equipaggiamenti specifici all'impiego dotati di contenitori per il laser destinato alla designazione di bersagli nonché un numero limitato di bombe a guida laser o GPS a fini di collaudo e d'istruzione.

3.4 Simulatori di volo

Per l'istruzione dei piloti è previsto l'acquisto di due simulatori di volo. Poiché si è rinunciato all'acquisto di Gripen F biposto, i simulatori di volo svolgeranno un ruolo fondamentale. Il ricorso a simulatori di volo è inoltre essenziale ai fini della riduzione dell'impatto ambientale. I due simulatori saranno installati a Payerne nel medesimo edificio che già ospita i quattro simulatori di volo per l'F/A-18.

Il *pacchetto logistico per le Forze aeree* comprenderà, per l'intero sistema, i seguenti elementi principali:

- materiale di terra quali apparecchi di verifica, strumenti e mezzi ausiliari per le operazioni di carico di missili e serbatoi supplementari sui velivoli;
- materiale di ricambio quali propulsori o apparecchi avionici;
- documentazione quali manuali per piloti e per il personale di terra;
- istruzione di base per piloti e personale di terra;
- supporto tecnico durante l'introduzione. In caso di necessità, specialisti della Saab o dell'aviazione militare svedese assisteranno in Svizzera le nostre Forze aeree nell'ambito di lavori di riparazione di guasti ai velivoli.

Il *pacchetto logistico per l'industria svizzera* comprenderà i medesimi elementi principali previsti per il pacchetto logistico destinato alle Forze aeree. Inoltre comprenderà un pacchetto per la manutenzione, la riparazione e la revisione di sottosistemi quali i propulsori o le apparecchiature avioniche. La quota di lavori di manutenzione industriale effettuata in Svizzera sarà assunta dalla RUAG Aviation.

Per la manutenzione industriale dei sottosistemi è stata convenuta una stretta collaborazione con l'aviazione militare svedese e con l'industria svedese – segnatamente con la Saab. La manutenzione industriale dei sottosistemi per l'aviazione militare svedese e per le Forze aeree svizzere avverrà pertanto sia in Svizzera sia in Svezia. Le ditte interessate potranno di conseguenza provvedere alla manutenzione, alla riparazione e alla revisione dei sottosistemi di 60 a 80 velivoli. Ciò consentirà di realizzare economie di scala a livello di manutenzione e di conseguire costi inferiori a quelli che sarebbero risultati dalla manutenzione dei sottosistemi di soli 22 velivoli.

Secondo la pianificazione attuale, gli accertamenti e le trattative per la ripartizione dei sottosistemi tra i centri di manutenzione svedesi e svizzeri si concluderanno entro il 2014. La ripartizione avverrà sulla base di criteri economico-aziendali con l'obiettivo di mantenere i costi al più basso livello possibile per l'intera durata di utilizzazione.

Si seguiranno nuove vie anche per quanto riguarda i materiali di ricambio per le aviazioni militari. La Svezia e la Svizzera riuniranno il rispettivo materiale di ricambio in un pool comune dal quale si riforniranno le due aviazioni militari. Questo consentirà di assicurare la necessaria disponibilità della flotta a condizioni economiche ottimali.

La stima della logistica necessaria si basa sulle previste 180 ore di volo annuali per velivolo, una disponibilità della flotta del 75 per cento e il Concetto relativo agli stazionamenti dell'esercito. Per il supporto logistico di campagne d'istruzione delle Forze aeree all'estero, il materiale logistico di un aerodromo sarà caricato in contenitori e trasportato presso la base all'estero.

4 Acquisto

4.1 Entità del pacchetto

Il pacchetto di cui si propone l'acquisto si compone come segue:

- 22 aerei monoposto, completamente equipaggiati per impieghi «aria-aria» con missili aria-aria (missili con sensori a infrarossi e missili a guida radar), munizioni e serbatoi di carburante sganciabili;
- equipaggiamento supplementare specifico all'impiego per:
 - 4 velivoli equipaggiati per impieghi di ricognizione,
 - 8 velivoli equipaggiati per impieghi «aria-terra»;
- pacchetto logistico per le Forze aeree;
- pacchetto logistico per l'industria svizzera;
- 2 simulatori di volo;
- ulteriori prestazioni, per esempio per l'integrazione dei Gripen nei sistemi di condotta, servizi della RUAG e di terzi nonché voli di prova per le verifiche delle funzionalità e delle prestazioni del sistema d'arma.

4.2 Costi della valutazione e dell'acquisto

I costi diretti assunti dal DDPS per la valutazione ammontano a circa cinque milioni di franchi a carico del credito «Progettazione, collaudo e preparazione dell'acquisto» (PCPA 2008) e a circa un milione di franchi per rimborsi di spese di viaggio.

Per la valutazione il gruppo di progetto del DDPS ha prestato circa 100 000 ore lavorative, il cui costo può essere stimato tra i 15 e i 20 milioni di franchi.

I costi per il pacchetto di cui si propone l'acquisto, compresi il rischio e il rincaro stimato fino alla consegna del pacchetto, ammontano a 3,126 miliardi di franchi.

4.3 Calcolo dei crediti e dei prezzi

La Svizzera ordinerà i Gripen presso il Governo svedese. Quest'ultimo successivamente ordinerà presso la Saab il numero totale di velivoli necessari alla Svizzera e alla Svezia. Questo modo di procedere consente di sfruttare le possibili sinergie e, pertanto, di ridurre i prezzi.

Per l'entità della fornitura della Saab il Governo svedese ha presentato un'offerta vincolante con prezzi fissi in franchi svizzeri. La Svezia si è fatta garante che tale prezzo non sarà superato. Anche il fabbricante dei missili con sensori a infrarossi IRIS-T, Diehl BGT Defence GmbH & Co KG di Überlingen (Germania), ha presentato un'offerta vincolante con prezzi fissi in franchi svizzeri. Le due offerte con prezzi fissi coprono circa l'85 per cento dell'entità dell'acquisto.

I costi relativi al resto dell'acquisto (circa il 15 per cento del budget d'acquisto) sono stati stimati con la migliore precisione possibile. Nelle stime è compreso l'acquisto dei missili a guida radar Meteor, per i quali è stata presentata a scopi di preventivazione un'offerta in lire sterline.

Se gli scarti rispetto alle stime dei vari oggetti dell'acquisto non dovessero compensarsi tra loro, sarebbe possibile, se necessario, utilizzare una parte delle risorse destinate a far fronte ai rischi per coprire un eventuale maggiore fabbisogno.

Nel credito d'impegno proposto sono comprese tutte le tasse, alle aliquote note in data odierna. Per l'acquisto proposto, il rincaro fino alla consegna completa del materiale è stato stimato e figura nella domanda di credito. I tassi di rincaro si basano sull'indice nazionale dei prezzi al consumo nonché sull'evoluzione del rincaro delle materie prime.

Per le domande di credito ci si è fondati sui tassi di rincaro e i corsi di cambio seguenti:

Rincaro annuo		Corsi di cambio in CHF	
CH	1,8 %	EUR	1,30
D	2,3 %	USD	1,00
USA	2,2 %	GBP	1,60
S	2,4 %		

Il Governo svedese ha presentato l'offerta vincolante con prezzi fissi in franchi svizzeri e, di conseguenza, assume il rischio legato al corso dei cambi per la maggior parte del budget d'acquisto.

Conformemente alla legge federale del 7 ottobre 2005⁹ sulle finanze della Confederazione (LFC), i crediti d'impegno richiesti nel quadro di un programma d'armamento rappresentano un importo massimo che non può essere superato senza l'approvazione del Parlamento. Se i tassi di rincaro o i corsi di cambio dovessero aumentare nel corso dell'acquisto, occorrerebbe richiedere crediti aggiuntivi dovuti al rincaro o alle variazioni monetarie.

La struttura dei prezzi è un fattore di successo essenziale per la scelta di un fornitore. Per quanto riguarda le informazioni sui prezzi, l'organo incaricato degli acquisti deve tutelare i segreti commerciali dei suoi partner commerciali. I prezzi offerti non possono pertanto essere resi noti nei dettagli.

I contratti d'acquisto vincolanti sono firmati da armasuisse soltanto dopo lo stanziamento dei crediti d'impegno da parte del Parlamento e un'eventuale necessaria votazione popolare. Si tratta di regola di contratti a prezzo fisso con clausola di rincaro.

⁹ RS 611.0

Conformemente ai Principi del Consiglio federale del 30 giugno 2010¹⁰ in materia di politica d'armamento del DDPS, «se in virtù di considerazioni legate alla politica di sicurezza e d'armamento e delle condizioni quadro giuridiche, economiche e tecnologiche si decide di acquistare beni d'armamento all'estero, per gli acquisti di una certa entità il fornitore estero deve di norma compensare integralmente il prezzo d'acquisto in Svizzera».

Il programma industriale svizzero consiste in partecipazioni dirette e indirette (affari offset) da parte di aziende svizzere al programma d'acquisto del Gripen. Tali partecipazioni dirette e indirette sono volte a rafforzare la concorrenzialità dell'industria svizzera: assicurare l'accesso alle tecnologie di punta, consentono l'acquisizione di competenze supplementari, generano ulteriori volumi di esportazione, aprono l'accesso a mercati stranieri e rafforzano il posizionamento dell'industria svizzera sui mercati internazionali. In tale ambito è perseguita la seguente ripartizione tra le tre regioni linguistiche del Paese: Svizzera di lingua tedesca, ca. 65 per cento; Svizzera di lingua francese, 30 per cento; Svizzera di lingua italiana, 5 per cento.

Né le partecipazioni dirette né le partecipazioni indirette sono sovvenzionate finanziariamente dalla Confederazione; offerte concorrenziali da parte delle aziende svizzere costituiscono la premessa per la conclusione di affari. Gli accertamenti relativi alle partecipazioni sono diretti da armasuisse in collaborazione con l'Ufficio offset a Berna e sono eseguiti dal consorzio industriale «Gripen» – comprendente segnatamente rappresentanti delle aziende Saab, General Electric, Selex e Honeywell Collins – assieme alle associazioni industriali Swissmem e GRPM.

L'azienda Saab si è già impegnata, al momento di presentare la sua offerta, a compensare economicamente la quota del prezzo d'acquisto a lei assegnata con un programma industriale svizzero. L'intero volume è attualmente stimato a circa 2,5 miliardi di franchi. Il programma industriale svizzero comprende le quote di fornitura di tutti i fornitori esteri: oltre al fabbricante dei velivoli sono stati considerati anche i fabbricanti dei missili. Non sono considerate le quote di fornitori svizzeri e di organi governativi nonché gli acquisti di minore entità presso terzi.

Il montaggio finale dei Gripen da parte del Centro di competenza per il materiale RUAG Aviation – in quanto possibile partecipazione diretta da parte dell'industria svizzera – è stato sottoposto a verifica, ma è stato scartato perché insostenibile. Tra i motivi determinanti per la rinuncia a un montaggio finale in Svizzera figurano il piano di consegna alla Svezia e alla Svizzera, i bassi ritmi di produzione e il numero ridotto di velivoli. Quale alternativa, si prevede che un gruppo di lavoro ristretto composto da collaboratori della RUAG Aviation e delle Forze aeree collabori al montaggio finale del Gripen E presso la Saab, in modo da poter sviluppare gran parte delle competenze necessarie per l'esercizio e la manutenzione in Svizzera.

Nel bando di concorso era stato chiesto agli offerenti di contemplare nelle offerte l'opzione di un montaggio finale in Svizzera. Tale richiesta è stata adempiuta sia dalla Saab sia dagli altri due offerenti. La decisione di non concretizzare l'opzione del montaggio finale in Svizzera è stata adottata da parte svizzera ai fini di un'ottimizzazione dell'acquisto sotto il profilo economico.

¹⁰ FF 2010 4423 4427

L'azienda Saab e l'industria svizzera stanno verificando ulteriori possibilità di partecipazione diretta e indiretta. Partecipazioni indirette computabili per un importo di circa 200 milioni di franchi hanno già potuto essere convenute durante il periodo di valutazione negli anni 2004–2009. Nel quadro di un accordo con la Saab nel giugno 2012 è stato stabilito un obiettivo minimo di ulteriori 100 milioni sino alla firma di un contratto. Le ulteriori partecipazioni dirette e indirette da parte dell'industria svizzera saranno negoziate come di consueto dopo la conclusione di un contratto. Sotto il profilo temporale, gli affari si estenderanno sull'arco di circa dieci anni.

La vigilanza sull'esecuzione degli affari di compensazione convenuti incombe a armasuisse in collaborazione con l'Ufficio offset a Berna, il cui personale è costituito da rappresentanti delle associazioni dell'industria svizzera Swissmem e GRPM.

4.5 Svolgimento dell'acquisto

La Svezia e la Svizzera prevedono una cooperazione globale per quanto concerne l'acquisto, l'introduzione, l'esercizio e lo sviluppo futuro del Gripen E.

Conformemente all'offerta del Governo svedese il primo velivolo Gripen E sarà pronto per la consegna agli organi d'acquisto svizzeri e svedesi a metà 2018. Dopodiché, si prevede una cadenza di consegna di un velivolo al mese; tuttavia i primi tre velivoli saranno forniti alle Forze aeree svedesi. La conclusione delle consegne è prevista per il 2021.

Il programma di consegna comporta ritardi rispetto all'offerta della Saab del 2011. Tali ritardi sono da ricondursi primariamente al processo decisionale occorso in Svizzera e a un compromesso concluso nell'ambito dei negoziati con il Governo svedese, conformemente al quale potrà essere firmato un contratto d'acquisto soltanto dopo l'adozione delle decisioni di ultima istanza in entrambi i Paesi.

La consegna delle restanti componenti del pacchetto di cui si propone l'acquisto, quali l'armamento o la logistica per le Forze aeree, si orienta alla consegna dei velivoli e allo sviluppo della prontezza operativa.

Le Forze aeree prevedono di sviluppare progressivamente la prontezza operativa dopo la consegna dei velivoli. La prontezza operativa per impieghi «aria-aria» dovrà essere raggiunta nel 2020. La capacità in materia di ricognizione aerea tattica è prevista nel 2022 e quella per gli impieghi «aria-terra» nel 2024.

5 Costi connessi con il progetto d'acquisto

5.1 Compendio dei costi

I costi connessi all'acquisto del Gripen possono essere suddivisi in spese uniche (investimenti), spese d'esercizio e costi successivi nonché possibili risparmi.

Spese uniche (investimenti)

Gli investimenti sono gestiti attraverso crediti d'impegno. Il credito d'impegno necessario per il Gripen ai fini della progettazione, dei collaudi e della preparazione dell'acquisto (PCPA) è già stato approvato nel quadro del preventivo 2008. Con il

presente messaggio si propone il credito d'impegno per l'acquisto del Gripen (PA 2012). Secondo le attuali previsioni, i relativi investimenti immobiliari saranno proposti con i messaggi sugli immobili del DDPS dal 2016 al 2018.

L'acquisto del Gripen sarà finanziato attraverso il Fondo Gripen, alimentato con il budget ordinario dell'esercito. I conferimenti al Fondo Gripen, come pure i rimanenti oneri per il credito PCPA e i messaggi sugli immobili del DDPS fanno parte del limite di spesa per l'esercito e sono proposti ogni anno con il preventivo dei settori dipartimentali Difesa e armasuisse Immobili.

Spese uniche (investimenti)	in milioni di franchi
Progettazione, collaudo e preparazione dell'acquisto (PCPA 2008)	811
Acquisto (PA 2012)	3126
Investimenti immobiliari (messaggi sugli immobili del DDPS 2016–2018)	105

Investimenti nel settore Immobili

Gli immobili utilizzati attualmente per l'istruzione e l'impiego degli F-5 Tiger devono essere adeguati e in parte rinnovati per il Gripen. Ciò concerne segnatamente gli hangar, i ripari e i box per i velivoli nonché l'edificio dei simulatori a Payerne.

Le spese complessive per gli investimenti immobiliari sono stimate a 105 milioni di franchi. L'approvazione dei relativi crediti d'impegno sarà proposta al Parlamento nel quadro dei messaggi sugli immobili.

Spese d'esercizio e costi successivi

Le spese d'esercizio per il Gripen comprendono in particolare le spese per il personale, la manutenzione e il carburante. Inoltre, sono state considerate anche le spese d'esercizio relative agli immobili.

I costi successivi, quali l'ammortamento, non sono stati calcolati. Il motivo risiede nel fatto che secondo i principi in vigore in materia di presentazione dei conti della Confederazione, il materiale d'armamento, di cui fanno parte gli aerei da combattimento, non viene ammortizzato. Pure altri costi calcolatori non sono stati considerati.

Sulla base degli accertamenti effettuati durante la valutazione, il DDPS stima a circa 102 milioni di franchi le spese d'esercizio annue per il Gripen una volta conclusa l'introduzione.

Spese d'esercizio per il Gripen	in milioni di franchi
Personale	24
Manutenzione	51
Carburante	21
Spese d'esercizio per gli immobili	6
Spese annuali ricorrenti dopo l'introduzione	102

¹¹ Cfr. n. 4.2: sinora sono stati spesi circa cinque milioni di franchi.

Le spese d'esercizio per il Gripen fanno parte del limite di spesa per l'esercito e sono sottoposte ad approvazione ogni anno con il preventivo del settore dipartimentale Difesa e di armasuisse Immobili.

Possibili risparmi

Le spese d'esercizio per il Gripen saranno controbilanciate da risparmi pari a circa 48 milioni di franchi conseguenti alla messa fuori servizio dell'F-5 Tiger. I risparmi consistono in: 8 milioni di spese per il personale (piloti militari di professione della «Patrouille Suisse» non compresi), 28 milioni di spese per la manutenzione, 9 milioni di spese per il carburante e 3 milioni di spese d'esercizio per gli immobili (cifre relative al 2011). Tali risparmi inizieranno a essere effettivi dal momento della messa fuori servizio dell'F-5 Tiger.

5.2 Soluzione transitoria

Essendo impiegabili soltanto di giorno e unicamente in condizioni meteorologiche favorevoli, gli F-5 Tiger attualmente ancora in servizio cagionano costi notevoli senza fornire un contributo sostanziale alle capacità delle Forze aeree. Intendiamo pertanto mettere fuori servizio al più presto l'intera flotta di F-5 Tiger. Sino alla data in cui sarà completata la consegna di tutti i 22 Gripen E, è previsto il noleggio di una squadriglia di Gripen C/D dell'aviazione militare svedese, composta da otto Gripen C monoposto e da tre Gripen D biposto. Ciò consentirà di incrementare prima del previsto l'efficienza delle Forze aeree svizzere; nel contempo, il noleggio renderebbe possibile un'istruzione che faciliterebbe l'introduzione dei Gripen E. Inoltre, la prontezza operativa dei Gripen E potrebbe essere realizzata a una data anteriore. La soluzione transitoria qui esposta è prevista soltanto in caso di decisione di ultima istanza – e pertanto definitiva – a favore dell'acquisto del Gripen. In tal caso, per il noleggio sarebbe sottoposto per approvazione al Parlamento, entro un termine utile, un corrispondente credito d'impegno.

Per il noleggio di Gripen C/D, è stato convenuto con il Governo svedese un importo annuo di 44 milioni di franchi. In tale importo sono compresi il necessario pacchetto logistico e la manutenzione. Tale spesa sarebbe compensata – al pari delle spese per il carburante e per il proprio personale – nel quadro del limite di spesa per l'esercito. Per «proprio personale» si intendono i piloti militari professionisti e il personale di professione civile e militare per l'esercizio e la manutenzione.

5.3 Attuazione di programmi d'armamento precedenti

I crediti d'impegno *correnti già approvati*, sono finanziati con il credito per il materiale d'armamento. Le spese previste negli anni 2013 e seguenti ammontano a 1763 milioni di franchi¹² e si suddividono come segue:

¹² Cfr. messaggio concernente il Preventivo 2013 del 22 agosto 2012, volume 2A, pag. 213. Per quanto concerne i crediti autorizzati nel quadro del Programma d'armamento 2002, prevedibilmente circa 89 mio. fr. non saranno richiesti.

Programma d'armamento	Crediti d'impegno correnti già approvati	Pagamenti effettuati sino al 31.12.2012	Pagamenti massimi previsti negli anni 2013 e seguenti	
	in milioni di franchi			in %
2002	711	622	0	0,0
2003	407	314	93	22,9
2004	409	358	51	12,5
2005	1020	979	41	4,0
2006	1501	1247	254	16,9
2007	581	489	92	15,8
2008	917	641	276	30,1
2009	496	299	197	39,7
2010	617	199	418	67,7
2011	433	92	341	78,8
Stato della pianificazione 30.6.2012	7092	5240	1763	24,9

I pagamenti previsti in virtù dei crediti d'impegno correnti già approvati fanno parte del limite di spesa per l'esercito e sono sottoposti ad approvazione ogni anno con il preventivo.

5.4 Spese supplementari

I costi di trasporto relativi alla parte importata degli acquisti di materiale non sono compresi nel credito globale richiesto. Tali costi, stimati in 2,5 milioni di franchi, graveranno sul credito a preventivo di armasuisse, A2119.0001 «Altre spese d'esercizio».

L'imposta sul valore aggiunto relativa alle importazioni (IVA sulle importazioni), pari a complessivamente circa 230 milioni di franchi, è richiesta in maniera proporzionale nel quadro del preventivo annuale. L'IVA sulle importazioni non comporta, a saldo, spese a carico della Confederazione. È addebitata alle spese d'armamento a carico del DDPS e accreditata al gettito dell'imposta a favore del DFF.

6 Valutazione dei rischi

6.1 In generale

Nel quadro dei progetti d'armamento i rischi sono valutati in base alla seguente scala:

- rischio esiguo: vi è motivo di ritenere che il progetto corrisponderà in tutte le parti all'obiettivo. Eventuali piccoli scostamenti non sarebbero rilevanti;
- rischio medio: non è possibile escludere che nel processo di sviluppo singoli parametri di prestazione o funzionalità non possano – o per lo meno non immediatamente – essere realizzati al 100 per cento;

- rischio elevato: sono da attendersi con grande probabilità scostamenti negativi dall'obiettivo. Punti essenziali non sono ancora chiariti. Sono state presentate solo offerte con prezzi indicativi.

Il rischio globale dell'acquisto del Gripen è considerato da esiguo a medio. In tal modo si tiene conto del fatto che l'ulteriore sviluppo del Gripen C/D per la realizzazione del modello E non è ancora conclusa.

Il progetto è considerato maturo per l'acquisto. Questo, in considerazione del fatto che il consorzio industriale Gripen e le Forze aeree svedesi hanno sviluppato con successo il Gripen A/B nonché la sua ulteriore evoluzione nel modello C/D. Inoltre, come fase intermedia, elementi del Gripen E sono stati e continuano a essere realizzati e collaudati in volo con il Gripen F Demonstrator. Tra questi rientrano l'integrazione del propulsore, la riserva supplementare interna di carburante con relativa modifica della struttura della fusoliera e delle ali, il radar di bordo, l'elettronica di bordo e l'equipaggiamento del cockpit.

La Svezia vanta eccellenti risultati per quanto riguarda le sue competenze nella realizzazione e nell'ulteriore sviluppo di complessi sistemi d'arma.

Inoltre, il fatto che l'acquisto del Gripen avviene per il tramite del Governo svedese e non direttamente presso la Saab, comporta un'ulteriore riduzione del rischio. Il Governo svedese garantisce nei confronti della Svizzera il rispetto delle prestazioni e dei costi convenuti.

6.2 Rischio tecnico

Per «rischio tecnico» si intende la possibilità che il velivolo non raggiunga al 100 per cento le funzionalità e le prestazioni tecniche convenute per contratto.

In considerazione dello stato attuale di sviluppo del Gripen E, il rischio tecnico è considerato medio ma sostenibile per un acquisto con il Programma d'armamento 2012.

Saab e il consorzio industriale Gripen applicano processi di sviluppo conformi all'elevato livello attuale della tecnica aeronautica e tali da assicurare con grande probabilità il raggiungimento degli obiettivi di sviluppo.

Per il Gripen E, Saab ha scelto sottosistemi e partner industriali che hanno già dimostrato la loro affidabilità. Il propulsore F414 della General Electric, per esempio, equipaggia da anni con successo l'F/A-18E/F. Il radar AESA è un ulteriore sviluppo di un collaudato radar della ditta Galileo Selex, uno dei leader del mercato nel settore dei radar.

Saab collauda i sottosistemi critici nel quadro del programma «Gripen F Demonstrator» e in tal modo riduce gradualmente i rischi connessi allo sviluppo.

Al fine di tener conto del rischio tecnico medio, il DDPS accompagnerà attivamente il processo di sviluppo congiuntamente al Governo svedese. Inoltre, è previsto che, dopo l'ordinazione dei velivoli, un pilota collaudatore svizzero e un ingegnere addetto alle prove in volo partecipino attivamente ai collaudi in volo del Gripen E presso Saab; essi seguiranno in permanenza lo sviluppo del progetto.

Va sottolineato che il Governo svedese è garante dell'adempimento della specificazione concordata. Esso garantisce inoltre la fornitura alla Svizzera di un sistema d'arma completo ed efficace a livello operativo.

6.3 Rischio finanziario

Per «rischio finanziario» si intende la possibilità che l'acquisto del velivolo risulti più costoso rispetto a quanto pianificato.

Il Governo svedese ha presentato alla Svizzera per il Gripen E, in una versione chiaramente definita, un'offerta vincolata a prezzo fisso. Pertanto, la Svezia assume il rischio finanziario per il Gripen E.

Di conseguenza il rischio finanziario per la Svizzera è considerato debole. Nel budget è previsto un supplemento di rischio di circa il tre per cento.

6.4 Rischio relativo alle scadenze

Il rischio relativo alle scadenze – vale a dire il rischio che la consegna dei velivoli e la realizzazione della loro prontezza all'impiego non abbiano luogo entro le scadenze pianificate – è considerato medio. Da un lato, non possono essere esclusi ritardi nell'ulteriore sviluppo del Gripen. Dall'altro, il processo politico concernente l'approvazione del programma «Gripen» in Svezia è ancora in corso. Di conseguenza, non è possibile escludere eventuali modifiche nel calendario di marcia.

6.5 Garanzia dello Stato svedese

Nel suo rapporto, la sottocommissione SPFT della Commissione della politica di sicurezza del Consiglio nazionale è giunta alla conclusione che, rispetto ai due altri modelli in lizza, l'acquisto del Gripen presenti i maggiori rischi tecnici, finanziari, politici e di calendario. La sottocommissione ci ha raccomandato di garantire in maniera sufficiente assieme alla Svezia, in via contrattuale, la fornitura del Gripen, i costi di sviluppo, il calendario della consegna e le decisioni politiche ancora in sospeso, dando la priorità a una garanzia statale da parte della Svezia. Quanto auspicato dalla sottocommissione è stato concretizzato con la conclusione di un accordo quadro, oggetto di negoziati con la Svezia già prima dell'elaborazione finale del summenzionato rapporto e firmato il 24 agosto 2012 da armasuisse e dalla Swedish Defense and Security Export Agency (FXM – un'agenzia del Ministero della Difesa svedese). Nell'accordo quadro sono disciplinati il volume d'acquisto, i prezzi e il calendario per la consegna. I dettagli sono disciplinati nel contratto d'acquisto. L'accordo quadro è applicabile fatta salva l'approvazione in ultima istanza delle autorità politiche dell'acquisto dei velivoli.

In un articolo dell'accordo quadro è stabilito quanto segue:

La Parte svedese garantisce che:

- *il Gripen E soddisferà i valori di funzionalità e prestazione stabiliti;*
- *il Gripen E sarà efficace a livello operativo;*
- *dopo la fornitura, il Gripen E abbinerà di aggiornamenti tecnici soltanto per l'adempimento di nuove esigenze operative;*
- *i prezzi stabiliti nell'accordo quadro sono fissi;*
- *il Gripen E sarà consegnato conformemente al calendario stabilito.*

Una simile garanzia va ben oltre le normali consuetudini per gli acquisti d'armamento. Se inoltre si considera che, per l'acquisto parallelo di 40–60 Gripen E da parte della Svezia, le competenti autorità politiche svedesi (Governo, Parlamento) adottano le decisioni di volta in volta *prima* delle corrispondenti autorità svizzere, i rischi connessi con l'acquisto proposto godono in definitiva di un'elevata garanzia.

7 Ripercussioni

7.1 Ripercussioni per la Confederazione

L'acquisto del Gripen sarà finanziato attraverso il Fondo Gripen, costituito mediante conferimenti provenienti dal limite di spesa per l'esercito.

Rispetto alla flotta di F-5 Tiger, l'introduzione del Gripen comporterà inoltre costi d'esercizio annui supplementari per un importo di circa 54 milioni di franchi¹³, suddivisi come segue: 23 milioni per la manutenzione; 12 milioni per il carburante; 3 milioni per le spese d'esercizio per gli immobili e 16 milioni per le spese per il personale.

Per l'esercizio dei Gripen sono previsti complessivamente circa 150 posti a tempo pieno, suddivisi come segue: 41 piloti militari di professione, 6 ufficiali di professione per le capacità fondamentali in materia di ricognizione aerea e di combattimento di obiettivi al suolo, 3 sottufficiali di professione per l'istruzione e circa 100 posti per il personale professionista civile. Questi posti a tempo pieno dovranno essere ricavati e compensati internamente al DDPS in parte mediante la messa fuori servizio degli F-5 Tiger (circa 50 posti) e in parte per mezzo di un trasferimento di posti nel quadro dell'ulteriore sviluppo dell'esercito. Si imporranno di conseguenza misure di rinuncia in altri settori dell'esercito.

Le ripercussioni finanziarie e sull'effettivo del personale generate dall'acquisto e dall'esercizio del Gripen dovranno pertanto essere assicurate attraverso il limite di spesa per l'esercito. Per il resto, non vi saranno spese supplementari per la Confederazione.

La Confederazione, per contro, beneficerà degli aspetti economici dell'acquisto del Gripen, atti a generare entrate fiscali supplementari. Avranno effetti positivi sul mercato dell'impiego in Svizzera segnatamente gli affari di compensazione, ma

¹³ Cfr. n. 5.1: spese d'esercizio e costi successivi dedotti i possibili risparmi.

anche l'esercizio e la manutenzione dei velivoli. Sono pertanto possibili entrate fiscali supplementari, dirette o indirette, a beneficio sia della Confederazione sia dei Cantoni e dei Comuni.

7.2 Ripercussioni per i Cantoni e per i Comuni

I Cantoni e i Comuni traggono vantaggio dall'esercito sotto diversi punti di vista. Da un lato, l'istruzione e l'esercizio dell'esercito creano numerosi posti di lavoro. Dall'altro, gli investimenti dell'esercito producono valore aggiunto a livello regionale. Questi due fattori generano benessere sociale ed entrate fiscali nei Cantoni e nei Comuni.

L'acquisto del Gripen si ripercuoterà positivamente in particolare sulle sedi di ubicazione degli aerodromi militari e sulle piazze d'istruzione dell'esercito. Le regioni interessate trarranno vantaggio dalla sostituzione degli F-5 Tiger con il conseguente mantenimento di posti di lavoro e la creazione di nuovi impieghi nei settori dell'industria, della tecnologia e dei servizi nonché in seno all'esercito.

7.3 Ripercussioni sull'economia

Per l'economia svizzera l'acquisto del Gripen è vantaggioso per le ragioni seguenti: le uscite per l'acquisto saranno economicamente controbilanciate tramite affari di compensazione nella misura in cui saranno conclusi relativi contratti con industrie estere. Ciò implicherà l'acquisizione di competenze e di valore aggiunto in settori industriali tecnologicamente avanzati. Inoltre, sul lungo termine, l'esercizio e la manutenzione del Gripen salvaguarderanno posti di lavoro e comporteranno la creazione di nuovi impieghi.

Gli affari di compensazione dell'industria svedese con l'industria svizzera presenteranno ripercussioni segnatamente nei seguenti ambiti:¹⁴

- trasferimento di tecnologie nel campo dell'aeronautica in funzione del supporto a lungo termine a favore delle Forze aeree nell'esercizio, nella manutenzione e nell'ulteriore sviluppo dei nuovi velivoli;
- trasferimento di tecnologie nel campo generale della tecnica di difesa e di sicurezza in funzione del rafforzamento del supporto all'esercito da parte dell'industria svizzera anche al di fuori del settore aeronautico;
- sviluppo di rapporti commerciali a beneficio dell'industria svizzera duraturi, a lungo termine e tali da rimanere efficaci anche dopo l'adempiimento degli impegni in materia di compensazione;
- sostegno a favore dell'industria svizzera nell'accesso a nuovi mercati.

¹⁴ Il volume di compensazione previsto, pari a circa 2,5 miliardi di franchi, corrisponde usualmente a un effetto positivo sull'impiego di circa 10 000 anni/persona.

8 Rapporto con il programma di legislatura

Il progetto non è annunciato in modo esplicito né nel messaggio del 25 gennaio 2012¹⁵ sul programma di legislatura 2011–2015 né nel decreto federale del 15 giugno 2012¹⁶ sul programma di legislatura 2011–2015.

Con il Preventivo 2012 il nostro Collegio ha stabilito un limite di spesa annuo medio per l'esercito di 4,4 miliardi di franchi per gli anni 2012–2015. Il decreto federale del 29 settembre 2011¹⁷ concernente il rapporto sull'esercito 2010 prevedeva un limite di spesa di 5 miliardi di franchi a partire dal 2014. Il 25 aprile 2012 il nostro Collegio ha deciso un limite di spesa per l'esercito di 4,7 miliardi di franchi a partire dal 2015. Tale importo sarà iscritto dal 2015 negli anni del piano finanziario. In tal modo le risorse finanziarie per l'acquisto del Gripen sono iscritte in una prospettiva a lungo termine delle finanze federali.

Per coprire le spese d'esercizio, raggiungere una quota ragionevole di risorse destinate agli investimenti e gestire altri acquisti importanti, l'esercito deve fornire intensi e prolungati sforzi di risparmio.

9 Aspetti giuridici

9.1 Costituzionalità e conformità alle leggi

La competenza dell'Assemblea federale è fondata sull'articolo 167 della Costituzione federale (Cost.)¹⁸.

9.2 Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera

L'acquisto del Gripen è compatibile con gli impegni internazionali della Svizzera. Lo statuto di neutralità permanente della Svizzera nel quadro del diritto internazionale pubblico comporta l'obbligo di mantenere un certo grado di competenza in materia di difesa militare, controllo dello spazio aereo compreso: l'acquisto rafforza la capacità di adempiere tale obbligo. La prevista collaborazione con la Svezia nell'istruzione e nel quadro di eventuali programmi di ulteriore sviluppo del velivolo non è giuridicamente vincolante; le rispettive scelte dei due Paesi in materia di politica di sicurezza sono esplicitamente fatte salve. Di conseguenza, la summenzionata collaborazione non pone problemi sotto il profilo della politica di neutralità del diritto della neutralità.

¹⁵ FF 2012 305

¹⁶ FF 2012 6413

¹⁷ FF 2011 6779

¹⁸ RS 101

9.3 Forma dell'atto

Il programma d'armamento è adottato sotto forma di decreto federale semplice (art. 163 cpv. 2 Cost.; art. 25 cpv. 2 LParl), che autorizza il DDPS ad assumere gli obblighi contrattuali relativi all'acquisto del Gripen.

Il decreto federale semplice non sottostà a referendum.

9.4 Riserva in merito al Programma d'armamento 2012

Per il finanziamento del Gripen sarà creato un fondo speciale secondo l'articolo 52 capoverso 1 LFC. Con il presente messaggio è sottoposto alle Camere federali il disegno della relativa base legale, la legge sul Fondo Gripen. Il Fondo Gripen consentirà di compensare la concentrazione di pagamenti per il finanziamento del Gripen. Inoltre, sarà possibile incrementare la sicurezza pianificatoria nel quadro di altri progetti d'acquisto e utilizzare eventuali residui di crediti. Infine, il Fondo Gripen consentirà di reagire meglio e in maniera più flessibile alle mutevoli condizioni quadro nell'ambito degli acquisti.

L'acquisto del Gripen presuppone che la legge sul Fondo Gripen entri in vigore. Sino a tale scadenza il credito d'impegno del programma d'armamento 2012 resterà bloccato. Qualora la legge sul Fondo Gripen sia respinta, non sarà possibile acquistare il Gripen.

9.5 Subordinazione al freno alle spese

Conformemente all'articolo 159 capoverso 3 lettera b Cost., l'articolo 1 capoverso 2 del decreto federale concernente l'acquisto del Gripen (Programma d'armamento 2012) richiede il consenso della maggioranza dei membri di entrambe le Camere, poiché tale disposizione prevede una spesa unica superiore a 20 milioni di franchi.

Progetto B: Legge sul Fondo Gripen

1 Puntii essenziali del progetto

1.1 Situazione iniziale

Il 30 novembre 2011, abbiamo deciso l'acquisto di 22 aerei da combattimento del modello Gripen in sostituzione degli F-5 Tiger.

Il 25 aprile 2012 abbiamo altresì deciso di fissare il limite di spesa per l'esercito a 4,7 miliardi di franchi dal 2015. Anche i Gripen saranno finanziati entro tale limite. Nel contempo abbiamo deciso di effettuare l'acquisto dei Gripen tramite un fondo speciale e di presentare la relativa richiesta nel Programma d'armamento 2012. Per l'acquisto dei 22 Gripen E è previsto un limite di spesa di 3,126 miliardi di franchi.

Il Governo svedese intende parimenti acquistare da 40 a 60 Gripen E. Ciò influisce sullo scadenziario per la consegna dei Gripen alla Svizzera, che avverrà negli anni 2018–2021. A tal fine, oltre agli acconti negli anni 2014–2016, sono segnatamente previsti pagamenti di maggiore entità in occasione delle consegne negli anni 2018–2021.

1.2 La nuova normativa proposta

Considerando la prevista concentrazione di pagamenti in singoli anni, abbiamo ritenuto opportuno proporre la creazione di un fondo per il finanziamento del Gripen. Conformemente all'articolo 52 capoverso 1 LFC, l'istituzione di un fondo, alimentato con risorse provenienti da crediti a preventivo, richiede una base legale formale. Con la presente *legge federale sul fondo per l'acquisto del velivolo da combattimento Gripen* (legge sul Fondo Gripen) questa esigenza legale è adempiuta. La durata del fondo speciale è determinata dal suo scopo. Dopo l'acquisto del Gripen il fondo sarà sciolto. Verosimilmente i primi conferimenti dovrebbero essere effettuati nel 2014 e gli ultimi pagamenti dal Fondo Gripen dovrebbero essere effettuati nel 2024.

Il Fondo sarà costituito tramite il nuovo credito a preventivo «Conferimento al Fondo Gripen». Nel quadro del preventivo, inoltre, l'Assemblea federale autorizzerà di volta in volta il DDPS a aumentare il credito di conferimento entro lo scadere di un anno mediante trasferimenti di credito a carico dei crediti d'armamento della Difesa e del credito d'investimento di armasuisse Immobili. Inoltre, al DDPS sarà accordata la possibilità, parallelamente alle aggiunte al preventivo, di aumentare i conferimenti al Fondo con entrate supplementari non preventivate derivanti dalle vendite di materiale e di immobili dell'esercito. Ciò consentirà al DDPS di gestire in modo ottimale la consistenza del Fondo e di avvalersi dei crediti d'armamento e immobiliari accordati dal Parlamento.

A prescindere dall'investimento del patrimonio eseguito dall'Amministrazione federale delle finanze (AFF), il Fondo Gripen è gestito dal DDPS. Quest'ultimo può, in particolare, effettuare pagamenti per l'acquisto del Gripen a carico del patrimonio del Fondo. Per motivi di trasparenza, le spese d'acquisto connesse al Gripen possono essere addebitate unicamente alla relativa contabilità del Fondo.

Analogamente ad altri fondi, il Fondo Gripen non può indebitarsi. Le risorse del Fondo provengono esclusivamente da risorse ordinarie di preventivo. Di regola i patrimoni costituiti in tal modo non sono remunerati, poiché la remunerazione di risorse fiscali con altre entrate fiscali sarebbe contraria ai principi della politica di bilancio della Confederazione.

Mentre il credito d'impegno consente di assumere gli obblighi contrattuali relativi all'acquisto del Gripen, il Fondo è destinato al suo finanziamento. L'entità del credito d'impegno coincide con l'intero patrimonio del Fondo, il che significa che l'acquisto e il finanziamento sono obbligatoriamente connessi tra loro. Per questa ragione il credito d'impegno rimane bloccato fino all'entrata in vigore della base legale formale per il Fondo Gripen.

1.3 Motivazione e valutazione della soluzione proposta

1.3.1 Soluzioni esaminate e respinte

Prima che il nostro Collegio si esprimesse il 25 aprile 2012 a favore della creazione di un fondo per l'acquisto del Gripen, sono state esaminate e respinte le soluzioni di finanziamento seguenti:

Leasing

Conformemente all'articolo 52 dell'ordinanza del 5 aprile 2006¹⁹ sulle finanze della Confederazione (OFC) possono essere conclusi contratti di leasing soltanto se necessari per un impiego economico delle risorse. Poiché il fornitore del leasing applica un tasso d'interesse al proprio capitale, riscuote un premio per il rischio assunto, trae un guadagno e intende coprire i suoi oneri amministrativi, un leasing sarebbe più costoso di un acquisto. Per questo motivo il leasing è stato respinto.

Public Private Partnership (PPP)

Nel caso di una PPP il Gripen sarebbe proprietà di un terzo che ne assumerebbe l'esercizio e la manutenzione. La Confederazione utilizzerebbe il Gripen in base a condizioni stabilite contrattualmente e contro pagamento di una cosiddetta «remunerazione PPP». Vantaggi finanziari potrebbero essere conseguiti unicamente se il partner PPP avesse la possibilità di noleggiare o impiegare il Gripen altrove. Questo sarebbe tuttavia problematico a livello di politica di sicurezza. Al riguardo, nella sua strategia in materia di cooperazione del 26 novembre 2010, il DDPS ha chiaramente stabilito che possono essere esternalizzati soltanto il materiale e le infrastrutture di cui l'esercito non ha costantemente bisogno per svolgere il proprio compito. Ciò non vale per i velivoli da combattimento. In queste condizioni quadro il partner PPP non potrebbe conseguire i risparmi necessari a livello d'esercizio, cosicché per la Confederazione la soluzione PPP sarebbe più costosa dell'acquisto. Ciò è dovuto segnatamente al fatto che i costi del capitale del partner PPP sono più elevati dei costi di finanziamento della Confederazione.

¹⁹ RS 611.01

Fabbisogno finanziario straordinario

In casi particolari il freno all'indebitamento prevede l'aumento dell'importo massimo in presenza di un fabbisogno finanziario straordinario. Il fabbisogno finanziario supplementare deve ammontare a più del 0,5 per cento delle uscite massime autorizzate conformemente al freno all'indebitamento. Attualmente l'importo massimo si situa attorno ai 350 milioni di franchi. Sebbene l'acquisto del Gripen superi il limite dell'importo summenzionato, le condizioni enumerate in maniera esaustiva all'articolo 15 LFC non sono soddisfatte. Inoltre, un relativo aumento avrebbe come unico risultato di differire la durata dell'acquisto. L'obbligo di equilibrare le uscite per il Gripen sul piano delle entrate o delle uscite attraverso il conto di ammortamento, conformemente alla norma complementare al freno all'indebitamento,²⁰ rimane immutato.

Finanziamento speciale

I finanziamenti speciali s'impongono quando le entrate devono essere vincolate all'adempimento di un compito determinato.²¹ L'acquisto del Gripen comporterebbe in tal senso l'introduzione di una nuova imposta, un aumento d'imposta a tempo determinato o la destinazione vincolata di un'imposta esistente.

Riteniamo che per motivi di politica fiscale e di politica della spesa pubblica nessuna di queste varianti possa essere presa in considerazione.

1.3.2 Motivazioni del Fondo Gripen proposto

Nell'ottica della politica finanziaria, le soluzioni che prevedono la costituzione di un fondo presentano svantaggi poiché limitano la controllabilità e la trasparenza del bilancio e possono indebolire gli incentivi volti a favorire soluzioni economicamente efficienti. In questo caso la creazione di un fondo speciale a tempo determinato per l'acquisto del velivolo da combattimento Gripen è comunque vantaggiosa dal punto di vista della costante evoluzione delle uscite.

Nel quadro di acquisti di armamenti, i pagamenti sono di solito operati dopo la fornitura e sono usuali acconti pari a sino un terzo del prezzo d'acquisto. Gli acconti consentono ai fornitori di coprire i costi risultanti sino alla data della fornitura. Per l'acquisto del Gripen sono stati pianificati versamenti di acconti negli anni 2014 (stipulazione del contratto) fino al 2016. Ulteriori pagamenti di maggiore entità saranno effettuati successivamente alle consegne negli anni 2018–2021. Il Fondo consente di evitare la concentrazione di pagamenti nel bilancio ordinario e di ripartire il finanziamento del Gripen su diversi anni. Ciò permette di garantire la sicurezza pianificatoria e la flessibilità dell'esercito. In tal modo si può escludere che in singoli anni pagamenti superiori alla media comportino riduzioni delle spese in altri ambiti dell'esercito o in altri settori di compiti della Confederazione. Altri investimenti dell'esercito (ed eventualmente anche investimenti in altri settori di compiti) non dovranno pertanto essere rinviati e negli anni in cui sono effettuati versamenti elevati sarà comunque possibile proseguire con altri acquisti. Per contro, negli anni con un minore fabbisogno finanziario per il Gripen, possono essere conferite mag-

²⁰ Art. 17a–d LFC

²¹ Art. 53 LFC

giori risorse al Fondo Gripen. Grazie a questa gestione ottimizzata dei crediti, i residui di credito potranno essere evitati.

La soluzione proposta permetterà di effettuare conferimenti al Fondo Gripen già a partire dal 2014 (dopo l'entrata in vigore della legge). Pertanto la possibilità di gestione e la sicurezza pianificatoria per gli altri ambiti dell'esercito aumenteranno. Il Fondo Gripen consentirà inoltre di reagire meglio e in maniera più flessibile ai mutamenti delle condizioni quadro nell'ambito dell'acquisto (per es. adeguamenti della pianificazione dei pagamenti). Il patrimonio conferito sarà lasciato nel Fondo fino a quando i pagamenti convenuti giungeranno a scadenza.

Il fondo proposto deve essere limitato all'acquisto del Gripen. Come menzionato nel nostro parere del 16 maggio 2012 in risposta alla mozione 12.3163 del Consigliere agli Stati Peter Bieri «Futura struttura e futuro finanziamento dell'esercito», la decisione di creare un fondo per tutti i beni d'armamento e per tutte le infrastrutture dell'esercito non gioverebbe a una gestione trasparente delle finanze. L'istituzione permanente di un simile fondo equivarrebbe alla creazione di una gestione finanziaria parallela, che, dal punto di vista della politica finanziaria, va respinta.

2 **Commento ai singoli articoli**

Art. 1 Fondo

Il Fondo Gripen assicurerà il finanziamento dell'acquisto dell'aereo da combattimento Gripen. L'ammontare dei conferimenti al Fondo Gripen dipende dall'entità delle consegne previste nel Programma d'armamento 2012 (cfr. progetto A). L'acquisto è considerato concluso quando l'introduzione e la prontezza all'impiego del Gripen sono raggiunte. Le spese d'esercizio del Gripen, l'istruzione dei piloti e gli investimenti immobiliari non sono inclusi nel volume dell'acquisto.

Il Fondo Gripen, da noi previsto quale fondo speciale, non dispone di una personalità giuridica propria. La Confederazione rimane titolare del relativo patrimonio. Nondimeno, il Fondo Gripen è dotato di contabilità propria. Le spese e i ricavi sono contabilizzati su conti di bilancio, al di fuori del conto economico. Poiché le risorse del Fondo Gripen provengono da crediti a preventivo, esso richiede in ogni caso una base legale formale.²²

Art. 2 Conferimenti e trasferimento di crediti

Il Fondo Gripen è alimentato attraverso un nuovo credito di spesa «Conferimento al Fondo Gripen» che sarà preventivato secondo la procedura ordinaria sotto le spese d'armamento. L'ammontare del conferimento sarà stabilito al momento della preventivazione. Il criterio determinante è il limite di spesa per l'esercito fissato dal nostro Collegio (4,5 mia. fr. nel 2014; 4,7 mia. fr. l'anno dal 2015, più la compensazione del rincaro). Se il freno all'indebitamento lo consente, il credito può essere eventualmente aumentato con residui di crediti del limite di spesa dell'esercito²³.

²² Art. 52 cpv. 1 LFC

²³ Cfr. regole relative al limite pluriennale di spesa dell'esercito.

Il credito può inoltre essere alimentato mediante trasferimenti di credito di volta in volta entro lo scadere di un anno²⁴. Nel rispetto della specificazione la possibilità di trasferimento si limita ai crediti d'armamento della Difesa e al credito d'investimento di armasuisse Immobili. La legge sul Fondo Gripen contiene unicamente un'indicazione sulla possibilità di tale trasferimento di crediti. La relativa autorizzazione rientra nella competenza finanziaria dell'Assemblea federale e deve essere decisa annualmente insieme al preventivo. Con i decreti sulle aggiunte al preventivo possono essere conferite al Fondo Gripen, attraverso il nuovo credito di spesa, entrate supplementari non preventivate derivanti dalle vendite di materiale e di immobili dell'esercito.

Per motivi di trasparenza, tutte le spese per l'acquisto del Gripen devono essere addebitate alla contabilità del Fondo, nella misura in cui sono oggetto del credito d'impegno. Pertanto gli addebiti diretti a carico di altri crediti di spesa non sarebbero ammissibili. Per evidenziare questo aspetto, il decreto federale semplice concernente l'acquisto del Gripen (Programma d'armamento 2012, credito d'impegno) è stato completato con la disposizione seguente (art. 2 cpv. 2):

«L'acquisto grava esclusivamente il fondo speciale secondo l'articolo 1 capoverso 1 della legge sul Fondo Gripen.»

Art. 3 Gestione e prelievi

La gestione del Fondo e l'impiego del patrimonio del Fondo a favore dell'acquisto del Gripen incombono al DDPS. Il Dipartimento è autorizzato a effettuare pagamenti a carico del Fondo Gripen.

Art. 4 Contabilità del Fondo, indebitamento e remunerazione

Secondo l'articolo 62 LFC, la competenza per l'investimento del patrimonio spetta all'Amministrazione federale delle finanze. In base all'articolo 61 capoverso 1 OFC, il patrimonio del Fondo va iscritto a bilancio nel conto annuale della Confederazione sotto il capitale proprio.

Il Fondo Gripen dispone unicamente delle risorse assegnategli a carico del consuntivo (direttamente o in base a trasferimenti di credito) e mediante aggiunte al preventivo. Di conseguenza, un indebitamento sarebbe inammissibile. Poiché le risorse del Fondo provengono esclusivamente da risorse appartenenti alla Confederazione, non vi è motivo di prevedere una corresponsione di interessi.

Il consuntivo del Fondo Gripen è verificato annualmente dal Controllo federale delle finanze.

Art. 5 Rendiconto

In considerazione della portata del progetto e della soluzione straordinaria adottata si impone un rendiconto dettagliato annuale nell'allegato al conto annuale della Confederazione.

²⁴ Art. 20 cpv. 5 OFC

Art. 6 Scioglimento

Il Fondo Gripen va sciolto quando il relativo acquisto sarà ultimato. Le risorse residue saranno conteggiate nel conto economico della Confederazione. Poiché i parametri finanziari dell'acquisto (il limite di spesa, le rate di pagamento ecc.) saranno noti al DDPS, con la conseguente possibilità di gestire attivamente sia i conferimenti al Fondo Gripen sia i prelievi dal Fondo, non dovrebbero praticamente restare risorse residue. Inoltre, il credito d'impegno richiesto corrisponde esattamente all'importo complessivo convenuto per i 22 Gripen E.

Art. 7 Referendum, entrata in vigore e durata di validità

Il nostro Collegio determinerà l'entrata in vigore. Il credito d'impegno per l'acquisto del Gripen potrà essere richiesto soltanto successivamente. Sino a tale scadenza resterà bloccato. Il decreto federale semplice concernente l'acquisto del Gripen (Programma d'armamento 2012, credito d'impegno) è stato pertanto dotato della disposizione seguente (art. 2 cpv. 1):

«Il credito d'impegno è bloccato fino all'entrata in vigore della legge sul Fondo Gripen.»

La legge sul Fondo Gripen non sarà più necessaria dopo l'esecuzione del progetto d'acquisto. Ha pertanto effetto sino allo scioglimento del Fondo Gripen, ma al più tardi sino al 31 dicembre 2024.

3 **Ripercussioni**

3.1 **Ripercussioni per la Confederazione**

La gestione del Fondo Gripen non comporta spese supplementari per la Confederazione in termini di personale o finanziari e può essere svolta nell'ambito delle attività usuali.

Il Fondo Gripen contribuisce a far fronte alla concentrazione di pagamenti nel bilancio della Confederazione. In questo modo si aumenta la sicurezza pianificatoria dell'esercito (nonché di altri settori di compiti della Confederazione) e si ottiene maggiore flessibilità per altri progetti d'armamento o per altri settori di compiti della Confederazione. Grazie alla gestione ottimizzata dei crediti, i residui di credito possono inoltre essere ampiamente evitati.

3.2 **Ripercussioni per i Cantoni e per i Comuni**

Nessuna ripercussione.

3.3 **Ulteriori ripercussioni**

Nessuna ripercussione.

4 Rapporto con il programma di legislatura

Il presente progetto non è stato inserito nel programma di legislatura.

5 Aspetti giuridici

5.1 Costituzionalità e legalità

La competenza dell'Assemblea federale è fondata sull'articolo 60 capoverso 1 Cost.

5.2 Forma dell'atto

La base legale per il Fondo Gripen è emanata sotto forma di legge federale (art. 164 cpv. 1 lett. g Cost.; art. 52 cpv. 1 LFC). La legge comprende soprattutto norme legislative e disposizioni organizzative.

Essa sottostà a referendum facoltativo.

5.3 Subordinazione al freno alle spese

La legge sul Fondo Gripen non sottostà al freno delle spese di cui all'articolo 159 capoverso 3 lettera b Cost., poiché il progetto legislativo non comprende disposizioni in materia di sussidi né le basi per l'istituzione di un credito d'impegno o di dotazioni finanziarie.