

SENATO DELLA REPUBBLICA  
—— XVII LEGISLATURA ——

**Mercoledì 10 luglio 2013**

**alle ore 9,30 e 16,30**

**63<sup>a</sup> e 64<sup>a</sup> Seduta Pubblica**

---

**ORDINE DEL GIORNO**

**I. Seguito della discussione dei disegni di legge costituzionale:**

Istituzione del Comitato parlamentare per le riforme costituzionali (813)

- DE POLI. - Istituzione di una Commissione parlamentare per le riforme costituzionali (343)

*(Prima deliberazione del Senato) (Voto finale con la presenza del numero legale) - Relatrice FINOCCHIARO*

**II. Discussione di mozioni sulla partecipazione dell'Italia al progetto dell'aereo F35 (testi allegati)**

## MOZIONI SULLA PARTECIPAZIONE DELL'ITALIA AL PROGETTO DELL'AEREO F35

(1-00008) (27 marzo 2013)

DE PETRIS, BAROZZINO, CERVellini, DE CRISTOFARO, PETRAGLIA, STEFANO, URAS, CIRINNA', SPILABOTTE, VACCARI, PAGLIARI, GRANAIOLA, MASTRANGELI, RICCHIUTI, PUPPATO, MANCONI - Il Senato,

premessi che:

il Joint strike fighter (F-35) è un cacciabombardiere di quinta generazione, capace di trasportare anche ordigni nucleari con caratteristiche *stealth* e *net-centriche*, ovvero bassa rilevabilità da parte dei sistemi *radar* e capacità di interazione con tutti i sistemi di comunicazione presenti sullo scenario di guerra, decolla ed atterra in verticale e viaggia a velocità supersoniche;

il progetto per la realizzazione di questo velivolo è frutto di un accordo tra gli Stati Uniti e 8 Paesi *partner*, tra cui l'Italia, *partner* di secondo livello, che prevede la realizzazione di 3.173 velivoli per un costo complessivo stimato di 396 miliardi di dollari, anche se nessuno, allo stato attuale, è in grado di quantificare il costo finale dell'intero progetto e quindi di ogni singolo aereo, comunque oggi stimato intorno ai 190 milioni di dollari;

tra i Paesi *partner* sono sempre crescenti i dubbi su questo progetto, tanto che: la Gran Bretagna deciderà il numero degli aerei da acquistare dopo la pubblicazione del Defence and Security Review, nel 2015; l'Olanda ha avviato un'inchiesta parlamentare a seguito di un pesante voto contrario al progetto; l'Australia non userà l'F-35 come piattaforma esclusiva acquistando anche altri aerei; la Turchia ha rinviato l'acquisto dei primi F-35; la Norvegia ha minacciato di ripensare le sue scelte sul JSF; la Danimarca ha riaperto la gara per decidere entro il 2015 di quale aereo dotarsi ed il Canada ha sospeso la gara per l'acquisto del nuovo caccia;

in Canada, in particolare, il ripensamento nasce dalle polemiche dovute alle omissioni sui costi fatte dal Governo: uno studio indipendente (Kpgm) ed altri organi di controllo pubblici hanno infatti stabilito che il costo complessivo in 40 anni, includendo anche l'uso e la manutenzione, è di oltre 45 miliardi di dollari, pari a 3 volte le previsioni fatte dal Governo;

ai quasi 400 velivoli che verrebbero a mancare rispetto alle ipotesi iniziali si potrebbero aggiungere anche ipotesi di tagli da parte del Pentagono rispetto ai 2.443 previsti, questo comporterebbe un ulteriore aumento del costo unitario per tutti gli acquirenti;

il programma presenta diverse criticità costantemente evidenziate e denunciate sia dal Government accountability office (GAO) che dal Pentagono. Oltre all'inarrestabile lievitare dei costi ed i ritardi del programma, nel tempo, si sono riscontrati molti problemi tecnici che, da un lato, portano a continui abbassamenti degli *standard* operativi e, dall'altro, al lievitare dei costi;

i problemi del casco del pilota, la vulnerabilità ai fulmini, i problemi al motore che hanno portato allo *stop* dei voli, la denuncia dei piloti dell'incapacità di combattere non avendo nessuna *chance* di successo in uno scontro reale con un aereo sono solo alcuni dei maggiori problemi finora riscontrati nell'F-35;

l'Italia partecipa al progetto sin dal suo inizio, nel 1998, con una richiesta iniziale di 131 aerei, ridotta poi nel 2012 a 90 velivoli, considerati dalle forze armate "indispensabili" perché andrebbero a sostituire tre linee di velivoli: i Tornado, gli AMX e gli AV-8 B, senza tuttavia alcuna spiegazione circa il ruolo di un aereo tanto sofisticato, considerati i nostri impegni internazionali;

nel 2009 le Commissioni Difesa di Camera e Senato, esprimendo parere favorevole al programma, hanno posto alcune condizioni: la conclusione di accordi industriali e governativi che consentano un ritorno industriale per l'Italia proporzionale alla sua partecipazione finanziaria, anche al fine di tutelare i livelli occupazionali; la fruizione da parte dell'Italia dei risultati delle attività di ricerca relative al programma; la preventiva individuazione di adeguate risorse finanziarie che non incidano sugli stanziamenti destinati ad assicurare l'efficienza della componente terrestre e, più in generale, dell'intero strumento militare;

tali condizioni, in parte già espresse anche in precedenza, non hanno trovato riscontro nell'avanzamento del progetto: gli oneri previsti per l'Italia nelle prime 3 fasi ammontano a 1.942 milioni di dollari a cui vanno aggiunti gli oltre 800 milioni di euro per la costruzione della fabbrica FACO (Final assembly and check out) a Cameri (Novara), contestualmente le nostre industrie hanno atteso appalti per circa 800 milioni di dollari, a fronte dei circa 3 miliardi di euro spesi fanno un ritorno di poco sopra al 20 per cento delle spese, che difficilmente renderà possibile un ritorno di circa 14 miliardi, cioè il 100 per cento più volte sbandierato dai Governi che hanno sostenuto questo progetto;

fonti governative e militari negli anni hanno ipotizzato l'arrivo di 10.000 posti di lavoro, mentre secondo stime sindacali si tratterebbe al massimo di circa 2.000 posti e per di più sarebbero ricollocazioni di lavoratori precedentemente impegnati con l'Eurofighter;

il Parlamento ha recentemente approvato una legge delega al Governo (di cui alla legge n. 244 del 2012) che prevede un taglio di 30.000 militari e del 30 per cento delle strutture, portando i risparmi conseguiti all'investimento, in particolare sull'F-35;

il programma dell'F-35 è diventato un progetto dal costo elevato a fronte di prestazioni peraltro incerte e non corrispondente alle esigenze difensive del nostro Paese, con ricadute industriali ed occupazionali molto lontane dalle aspettative;

considerato che:

in una scuola su tre (su due al sud) mancano i certificati di sicurezza. Migliaia insistono su territori a rischio sismico o idrogeologico. Non è solo l'intonaco che cade, l'infiltrazione d'acqua, l'umidità. Lo stato dell'edilizia scolastica nel nostro

Paese è drammatico, al punto che in alcune città le amministrazioni si trovano nel dilemma se aprire una scuola non a norma o lasciare a casa i bambini;

dei 42.000 edifici scolastici presenti in tutta Italia il 29 per cento non ha il certificato di agibilità sanitaria, il 42 quello di agibilità statica, il 47,81 per cento non rispetta le norme anti incendio. Più del 60 per cento non è dotato neppure di scale di sicurezza o porte anti panico. E poi ci sono le strutture con l'amianto (11,13 per cento) e quelle con il *radon*, un gas radioattivo. Oltre il 60 per cento delle scuole ha più di 40 anni. Se poi si aggiunge che per via della loro ubicazione territoriale le scuole sono soggette al rischio sismico, idrogeologico, vulcanico e industriale, il panorama assume tratti drammatici tanto da connotarsi come un'emergenza;

ma non è solo la messa in sicurezza straordinaria a mancare. Gli enti locali non hanno più i fondi neanche per la manutenzione ordinaria: crescono, infatti, fino a costituire il 56 per cento del totale, gli edifici che negli ultimi 5 anni non hanno goduto di nessun tipo di intervento;

secondo un'indagine di Legambiente, sono ben 6.633 i comuni in cui sono presenti aree ad alta criticità idrogeologica, l'82 per cento del totale delle amministrazioni comunali italiane. Dal 1950 al 2009 sono state oltre 6.300 le vittime del dissesto idrogeologico;

gli effetti conseguenti ai cambiamenti climatici in atto sono ormai tali che gli eventi estremi in Italia hanno subito un aumento esponenziale, passando da uno circa ogni 15 anni prima degli anni '90, a 4-5 all'anno;

secondo i recenti dati forniti dal Consiglio nazionale dei geologi, dal 1996 al 2008 in Italia sono stati spesi più di 27 miliardi di euro per dissesto idrogeologico e terremoti, oltre al fatto che 6 milioni di italiani abitano nei 29.500 chilometri quadrati del territorio considerati ad elevato rischio idrogeologico, e ben 1.260.000 sono gli edifici a rischio frane e alluvioni. Di questi sono 6.000 le scuole e 531 gli ospedali;

a questo si aggiunge il crescente grado di rischio di erosione costiera, che interessa oltre 540 chilometri lineari dei litorali italiani in cui sono direttamente coinvolti beni esposti;

nell'anno scolastico 2010/2011, secondo l'Istat, risultano iscritti agli asili nido comunali 157.743 bambini fino a 2 anni di età, mentre altri 43.897 usufruiscono di asili nido convenzionati o sovvenzionati dai Comuni, per un totale di 201.640 utenti;

nel 2010 la spesa impegnata per gli asili nido da parte dei Comuni o, in alcuni casi, di altri enti territoriali delegati dai Comuni stessi è di circa 1.227.000.000 euro, al netto delle quote pagate dalle famiglie;

fra il 2004 e il 2010, nonostante il graduale ampliamento dell'offerta pubblica, la quota di domanda soddisfatta è ancora limitata rispetto al potenziale bacino di utenza: gli utenti degli asili nido sono passati dal 9 per cento dei residenti fino a due anni di età dell'anno scolastico 2003/2004 all'11,8 per cento del 2010/2011. Mentre rimangono molto ampie le differenze territoriali: la percentuale di

bambini che usufruisce di asili nido comunali o finanziati dai Comuni varia dal 3,3 per cento al Sud al 16,8 per cento al Nord-Est, impegna il Governo:

- 1) ad attivarsi al fine di sospendere immediatamente la partecipazione italiana al programma di realizzazione dell'aereo Joint strike fighter - F35;
- 2) a procedere in tempi rapidi ad un'attenta ridefinizione del modello di difesa italiano sulla base del dettato costituzionale e della nostra politica estera, affermando un ruolo centrale per la politica europea e sostenendo il ruolo di *peacekeeping* per le forze armate;
- 3) a destinare le somme così risparmiate ad un programma straordinario di investimenti pubblici riguardanti piccole opere e finalizzato prioritariamente alla messa in sicurezza degli edifici scolastici, del territorio nazionale dal rischio idro-geologico, e alla realizzazione di un piano pluriennale per l'apertura di asili nido.

(1-00057) (6 giugno 2013)

CASSON, AMATI, CIRINNA', SPILABOTTE, DIRINDIN, TOCCI, PUPPATO, GRANAIOLA, MINEO, CAPACCHIONE, LO GIUDICE, FUCKSIA, RUTA, FILIPPI, LUMIA, PEZZOPANE, RICCHIUTI, ANGIONI, PADUA, MANCONI, ALBANO - Il Senato,

premessi che:

sulla questione F-35/JSF è utile partire dalla cronologia delle decisioni fin qui assunte;

l'Italia aderisce al programma JSF nel 1996, tramite il Ministro della difesa Andreatta, limitatamente alla fase iniziale "Concettuale dimostrativa", ratificata con la firma del MoA (Memorandum of Agreement) in data 23 dicembre 1998;

conferma l'adesione al programma limitatamente alla fase di "Sviluppo e dimostrazione del sistema", dopo il voto favorevole delle Commissioni Difesa del Senato (14 maggio 2002) e della Camera dei deputati (4 giugno 2002);

per quanto riguarda la partecipazione alle fasi successive il Governo si è limitato ad un'attività informativa, cui non sono seguite votazioni: Camera, Commissione Difesa 16 gennaio 2007; Senato, Commissione Difesa 30 gennaio 2007;

nel 2007, il Sottosegretario di Stato ha informato il Parlamento che la firma del MoU (Memorandum of Understanding) relativo alla fase di "Produzione, supporto e sviluppo del velivolo" non richiedeva un parere parlamentare;

nella fase ulteriore (Camera, Commissione Difesa 8 aprile 2009 e Senato, Commissione Difesa 8 aprile 2009), si è deciso di finanziare la costruzione di uno stabilimento a Cameri (Novara) per l'eventuale assemblaggio di velivoli (decisione adottata senza la partecipazione al voto dei parlamentari del Partito democratico, in quanto si è ritenuto che si trattasse del classico carro davanti ai buoi);

non esiste a tutt'oggi alcun impegno all'acquisto di questi velivoli;

non c'è alcun contratto firmato e tantomeno alcuna penale;

l'argomento che viene utilizzato dai sostenitori del programma sarebbe di natura operativa e riguarderebbe il fatto che le capacità militari dell'Aeronautica oggi sono garantite da tre diverse linee di volo con distinte caratteristiche: AMX, Tornado, Eurofighter, F-16 Harrier (a decollo verticale imbarcati su portaerei) e che gli AMX, i Tornado e gli Harrier devono essere sostituiti perché vicini alla fine della loro vita operativa;

peraltro, la decisione di sostituire queste 3 linee di volo con il JSF è basata su presupposti che si rivelano sempre meno convincenti sul piano industriale, come sempre meno convincente è l'affidabilità di questo modello ancora alle prese con molte difficoltà tecniche;

l'esigenza operativa che viene messa in primo piano è quella di garantire alle forze aeree di poter operare al più alto livello tecnologico in ambito Nato;

questa affermazione è contraddetta da vari fattori: la maggior parte dei Paesi della Nato non adotterà questo velivolo; operazioni integrate Nato-Unione europea, come quelle svolte nella recente campagna in Libia, hanno visto operare insieme velivoli di produzione americana e di produzione europea perfettamente integrati;

dal punto di vista operativo, inoltre, va tenuto presente che nella nuova situazione geopolitica difficilmente potrà configurarsi, per l'Italia, la necessità di dover sostenere un conflitto ad alta intensità tale da giustificare un "cacciabombardiere di superiorità aerea";

in realtà, l'accento che viene posto sulla presunta superiorità aerea del velivolo e sulla sua invisibilità ai *radar* riesce a far passare in secondo piano gli aspetti di politica industriale, che invece sono prevalenti;

semplificando, si può dire che, ribadita l'insussistenza delle motivazioni indicate, addotte dai sostenitori del programma JSF, si è aperta una competizione industriale a livello mondiale nella produzione militare nel settore aeronautico e l'Europa teme di rimanerne esclusa;

i Governi francese e tedesco negli ultimi mesi hanno più volte cercato di coinvolgere i più importanti Paesi europei al fine di sviluppare insieme attività industriali in questo settore;

l'industria aeronautica militare italiana ha una storia molto importante dal punto di vista ingegneristico e produttivo. Con Alenia e Augusta l'Italia è stata ed è tuttora socio di grandi consorzi di produzione;

nel settore aeronautico il consorzio "Eurofighter" è in grado di produrre un velivolo assolutamente competitivo. Il passaggio da costruttori (nell'ambito del consorzio) ad assemblatori (la Lockheed propone il modello "Ikea", per il quale la produzione avviene negli Stati Uniti e a Cameri è effettuato l'assemblaggio dei soli velivoli eventualmente acquistati dagli europei) avrebbe come effetti la fine delle capacità ingegneristiche di Alenia, la riduzione qualitativa della forza lavoro (pochi ingegneri e molti montatori) e la riduzione quantitativa della forza

lavoro (Cameri potrà al massimo impiegare 800 unità che rappresentano un terzo di quelle attualmente impegnate da Alenia);

rivedere queste scelte appare quantomeno sensato e congruo rispetto all'attuale situazione economica e finanziaria del Paese;

nella fase finale della guerra fredda il Pentagono si era posto il problema della necessità di costruire un cacciabombardiere di profondità, cioè in grado di penetrare per migliaia di chilometri in territorio nemico risultando invisibile ai *radar*;

la sfida tecnologica venne accettata dalla Lockheed che elaborò un progetto;

l'Italia aderì alla fase di progettazione, ma al momento di acquistare il prototipo il Governo Berlusconi (inizio 2009) rinunciò. La rinuncia favorisce la società costruttrice perché rimane sola ad effettuare le prove di volo. Le prove, però, non vanno nella maniera sperata. Con il passare del tempo viene sospesa la produzione del modello a decollo verticale che l'Italia avrebbe dovuto imbarcare sulla portaerei "Cavour". Al momento attuale la questione non è risolta per gli inconvenienti tecnici che la Lockheed deve superare sul prototipo;

l'Aeronautica italiana si dichiara interessata all'acquisto di 133 velivoli (ridotti a 90 dal Governo tecnico di Monti). Il Governo ottiene in cambio la possibilità di eseguire il montaggio delle semiali in uno stabilimento che l'Italia dovrebbe mettere a sue spese in funzione a Cameri. Anche sulla base di questo piano di acquisti e poi finanziario, lo stabilimento di Cameri ottiene un finanziamento di 1,5 miliardi di euro. I lavori sono iniziati nel 2010 e avrebbero dovuto concludersi nel 2012;

va inoltre rilevato che al momento si sono ritirati o hanno sospeso la loro partecipazione al programma i seguenti Paesi: Norvegia, Olanda, Australia, Turchia, Danimarca e Canada. La Gran Bretagna ha falcidiato le previsioni di spesa (ne doveva comprare circa 130, oggi ne conferma solo 20); persino gli Usa stanno valutando l'annullamento della versione "B", a decollo corto e atterraggio verticale, che interessava la nostra Marina;

il costo del velivolo al momento non è fissato e viene stimato in una cifra che va dai 110 ai 200 milioni di euro ciascuno. Il programma, nella sua totalità registrerebbe un costo non ancora esattamente definibile ma comunque in nessun modo inferiore ai 12 miliardi di euro complessivi e si articolerebbe nell'arco di 12 anni;

considerato che di recente sono cambiate le normative in materia, tanto che i programmi relativi all'acquisto o all'ammodernamento dei sistemi d'arma non si approvano attraverso leggi ordinarie, ma secondo le procedure caratterizzate dalle specificazioni che seguono. Tali programmi sono presentati in Parlamento come "Atti di Governo" e in tale veste sottoposti al parere delle Commissioni. Fino alla fine del 2011, i pareri erano obbligatori ma non vincolanti, il che vuol dire che queste decisioni dipendevano dal Governo. Con la legge delega per la riforma delle forze armate, approvata in via definitiva a dicembre 2012 (legge n. 244 del 2012), con il voto contrario di Italia dei Valori e l'astensione della Lega

Nord, è entrata in vigore una nuova normativa in materia, introdotta da un emendamento del capogruppo del Partito democratico in Commissione Difesa del Senato, secondo la quale: il Governo presenta il programma corredato di tutte le clausole contrattuali, i costi, le contropartite industriali e le eventuali penali; l'atto di Governo viene sottoposto all'esame delle Commissioni Bilancio e Difesa che possono chiedere modifiche; il Governo in una successiva seduta dichiara se le accoglie o le ragioni per cui non può accoglierle; a questo punto il parere delle Commissioni può, con un voto a maggioranza dei componenti, bloccare il programma;

considerato altresì che:

come ampiamente e pubblicamente noto, il progetto concernente i cacciabombardieri F-35/JSF, oltre che collocarsi in altra epoca storica (quella della guerra fredda), ha generato polemiche aspre, soprattutto a causa di costi esorbitanti, in continua ascesa, oggetto per di più di omissioni informative da parte dei vari Governi interessati, con riferimento anche ai costi necessari per uso e manutenzioni; pesanti criticità tecnologiche e tecniche, segnalate persino dal Pentagono e dal GAO (Government accountability office), in riferimento a dotazioni del pilota, problemi al motore, vulnerabilità ai fulmini, eccetera, criticità che conducono ad ulteriori ritardi del programma e al conseguente innalzamento dei costi;

la nuova normativa e le nuove procedure adottate consentono di ripensare qualunque programma e attribuiscono al Parlamento un ruolo decisivo, di cui il Parlamento stesso deve fare oculato e motivato uso, soprattutto in presenza di tagli ai vari settori della vita pubblica, che sono continui e pesanti, mentre i costi per il programma F-35 appaiono francamente esorbitanti e fuori luogo, impegna il Governo:

- 1) a sospendere immediatamente la partecipazione italiana al programma di realizzazione dell'aereo JSF/F-35;
- 2) a procedere, in prospettiva europea, ad una visione strategica della politica di difesa;
- 3) a destinare le somme risparmiate ad investimenti pubblici riguardanti la tutela del territorio nazionale dal rischio idrogeologico, la tutela dei posti di lavoro, la sicurezza dei lavoratori.

(1-00082) (Testo 2) (9 luglio 2013)

BATTISTA, COTTI, BIGNAMI, MARTON, AIROLA, ANITORI, BENCINI, BERTOROTTA, BLUNDO, BOCCHINO, BOTTICI, BUCCARELLA, BULGARELLI, CAMPANELLA, CAPPELLETTI, CASALETTO, CASTALDI, CATALFO, CIAMPOLILLO, CIOFFI, CRIMI, DE PIETRO, DE PIN, DONNO, ENDRIZZI, FATTORI, FUCKSIA, GAETTI, GAMBARO, GIARRUSSO, GIROTTO, LEZZI, LUCIDI, MANGILI, MARTELLI, MASTRANGELI, MOLINARI, MONTEVECCHI, MORONESE, MORRA, MUSSINI, NUGNES,



ORELLANA, PAGLINI, PEPE, PETROCELLI, PUGLIA, ROMANI Maurizio, SANTANGELO, SCIBONA, SERRA, SIMEONI, TAVERNA, VACCIANO - Il Senato,

premessi che:

L'F-35 Lightning II è un velivolo multiruolo di quinta generazione, che unisce le prestazioni di un velivolo "caccia" a spiccate caratteristiche *stealth*, ovvero a bassa osservabilità da parte dei sistemi di rilevamento. Le principali missioni assegnate al progetto JSF (Joint strike fighter) sono quelle di: interdizione di profondità, distruzione delle forze aeree avversarie, attacco strategico, difesa aerea, appoggio tattico, controaviazione offensiva;

il progetto è realizzato in cooperazione dagli Stati Uniti e da altri 8 Paesi *partner*: il Regno Unito è *partner* di primo livello, al pari degli Stati Uniti, con una quota di investimento nello sviluppo del programma pari al 10 per cento; l'Italia, insieme all'Olanda, è *partner* di secondo livello, con una quota di investimento del 3,8-3,9 per cento; Canada, Turchia, Australia, Norvegia e Danimarca sono *partner* di terzo livello, con una partecipazione finanziaria pari all'1-2 per cento; per la realizzazione di 3.173 velivoli è stimato un costo complessivo di 396 miliardi di dollari, ossia 190 milioni di dollari per ogni singolo aereo;

il programma è articolato in cinque fasi: 1) CDP (Concept demonstration phase) svolta tra il 1996 e il 2001 che ha portato alla definizione del JSF operational requirement document (JORD); 2) SDD (system development and demonstration), 2002-2012, che prevede sia lo sviluppo dei sistemi del velivolo che la produzione di 23 esemplari; 3) PSFD (production, sustainment and follow-on development), a partire dal 2011, in cui vengono definite le partecipazioni industriali, l'impegno economico e i requisiti dei singoli *partner*, i quali verranno coinvolti nello sviluppo, produzione e *test*; 4) LRIP (low-rate initial production), inizio 2012 e conclusione indicativa nel 2016, in cui avverrà una produzione a basso ritmo con consegne di 12 velivoli al mese per Stati Uniti, 3 per i *partner* internazionali e 7 per l'*export*; 5) FRIP (full rate production), produzione a pieno regime, a partire dal 2016;

le 3 prime fasi del programma sono state regolate da appositi Memorandum of understanding sottoscritti dagli Stati che partecipano al programma, tuttavia i quantitativi effettivi di velivoli da consegnare ai diversi Stati membri del progetto verranno definiti nelle ultime due fasi;

tra i Paesi *partner* sono sempre crescenti i dubbi su questo progetto, tanto che: la Gran Bretagna deciderà il numero degli aerei da acquistare dopo la pubblicazione del Defence and security review, nel 2015; l'Olanda ha avviato un'inchiesta parlamentare a seguito di un pesante voto contrario al progetto; l'Australia non userà l'F-35 come piattaforma esclusiva acquistando anche altri aerei; la Turchia ha rinviato l'acquisto dei primi F-35; la Norvegia ha minacciato di ripensare le sue scelte sul JSF; la Danimarca ha riaperto la gara per decidere entro il 2015 di quale aereo dotarsi ed il Canada ha sospeso la gara per l'acquisto del nuovo caccia;

in Canada, in particolare, il ripensamento nasce dalle polemiche scaturite dalle omissioni del Governo sui costi: uno studio indipendente (Kpgm) ed altri organi di controllo pubblici hanno infatti stabilito che il costo complessivo in 40 anni, includendo anche l'uso e la manutenzione, è di oltre 45 miliardi di dollari, pari a 3 volte il costo previsto dal Governo;

in Italia si è iniziato a parlare del progetto nel 1996; il 23 dicembre 1998 è stato firmato il Memorandum of agreement per la fase concettuale-dimostrativa con un investimento di 10 milioni di dollari, con una richiesta iniziale di 131 aerei, ridotta poi nel 2012 a 90 velivoli, considerati dalle forze armate "indispensabili" perché andrebbero a sostituire 3 linee di velivoli: i Tornado, gli AM-X e gli AV-8 B, senza tuttavia alcuna spiegazione circa il ruolo di un aereo tanto sofisticato considerati gli impegni internazionali italiani;

nel 2002, dopo l'approvazione delle Commissioni Difesa di Camera e Senato è stata confermata la partecipazione alla fase di sviluppo con un impegno di spesa di circa 1.190 milioni di euro. Sull'andamento del progetto è stato informato il Parlamento il 28 luglio 2004 ed il 16 gennaio 2007. L'8 aprile 2009 le Commissioni Difesa di Camera e Senato hanno espresso parere favorevole sullo schema di programma trasmesso dal Governo che comprendeva l'acquisto di 131 F-35 al costo di 16,6 miliardi di dollari (circa 13 miliardi di euro sia al cambio del 2008 che a quello attuale) spalmati fino al 2026 e la realizzazione, presso l'aeroporto militare di Cameri (Novara), di una linea di assemblaggio finale e di verifica per i velivoli destinati ai Paesi europei;

nei citati pareri parlamentari erano state poste alcune condizioni: la conclusione di accordi industriali e governativi che consentissero un ritorno industriale per l'Italia proporzionale alla sua partecipazione finanziaria, anche al fine di tutelare i livelli occupazionali; la fruizione da parte dell'Italia dei risultati delle attività di ricerca relative al programma; la preventiva individuazione di adeguate risorse finanziarie che non incidessero sugli stanziamenti destinati ad assicurare l'efficienza della componente terrestre e, più in generale, dell'intero strumento militare. Tali condizioni, in parte già espresse anche in precedenza, non hanno trovato riscontro nell'avanzamento del progetto;

il 15 febbraio 2012, lo stesso Ministro della difesa, ammiraglio Di Paola, ha annunciato in Parlamento un ridimensionamento del programma affermando che: "L'esame fatto a livello tecnico e operativo (...) porta a ritenere come perseguibile, da un punto di vista operativo e di sostenibilità, un obiettivo programmatico dell'ordine di 90 velivoli (con una riduzione di circa 40 velivoli, pari a un terzo del programma), una riduzione importante che, tuttavia, salvaguarda anche la realtà industriale e che, quindi, rappresenta una riduzione significativa coerente con l'esigenza di oculata revisione della spesa";

premessi inoltre che:

secondo quanto rivelato dal quotidiano britannico "The Guardian", il Pentagono ha stanziato 11 miliardi di dollari per ammodernare il proprio arsenale di bombe

atomiche, comprese quelle depositate nelle basi americane all'estero e in quelle di Paesi alleati;

si tratta di 200 bombe B61 a caduta libera depositate nelle basi Nato europee in Belgio, Olanda, Germania e Turchia; in Italia risultano esserci 90 bombe di cui 50 custodite nella base di Aviano in Friuli-Venezia Giulia e 40 a Ghedi, vicino a Brescia, anche se le ultime stime parlano della metà, cioè 20;

degli 11 miliardi di dollari stanziati, 10 servirebbero per prolungare la vita operativa delle B61 e un miliardo per dotare gli ordigni di alette di coda per trasformarle in bombe atomiche guidate;

le nuove B61-12 al contrario delle vecchie B61, che hanno il sistema di puntamento analogico, avranno il puntamento digitale, compatibile con i sistemi elettronici dell'F-35-A;

anche se il nostro Paese ha aderito al trattato di non proliferazione nucleare, in base all'accordo Nato di condivisione nucleare «Nuclear sharing agreements» si prevedono una serie di impegni di condivisione di strutture ed infrastrutture: oltre allo stoccaggio delle bombe, che restano sotto il controllo degli Stati Uniti, è previsto l'addestramento di piloti italiani per il possibile uso delle armi e la partecipazione italiana alle riunioni del Nuclear planning committee della Nato; considerato che, secondo i firmatari del presente atto:

è ormai noto che il programma presenta diverse criticità costantemente evidenziate e denunciate sia dal Government accountability office (GAO) che dal Pentagono. Oltre all'inarrestabile lievitare dei costi ed i ritardi del programma, nel tempo, si sono riscontrati molti problemi tecnici: i difetti del casco del pilota, la vulnerabilità ai fulmini, anomalie del motore che hanno portato allo *stop* dei voli dell'aereo, la denuncia dei piloti dell'incapacità di combattere non avendo nessuna *chance* di successo in uno scontro reale;

il programma dell'F-35 è diventato evidentemente un progetto dal costo elevato a fronte di prestazioni peraltro incerte e non corrispondente alle esigenze difensive italiane, con ricadute industriali ed occupazionali molto lontane dalle aspettative, che rischia anche di compromettere le politiche di disarmo;

oltre all'ingentissimo costo d'acquisto degli aerei da combattimento, occorre tener presente che i costi d'esercizio programmati, per la durata operativa di ogni singolo velivolo, si avvicinano alla spesa *record* di mezzo miliardo di euro, per una spesa totale, nei prossimi 15 anni, di quasi 50 miliardi di euro;

l'Italia è l'ottavo Paese al mondo per spese militari, con oltre 20 miliardi di euro per il 2010, con un incremento per il 2011, a causa dei fondi destinati agli acquisti per i nuovi armamenti, dell'8,4 per cento, pari a quasi 3 miliardi e mezzo; dal punto di vista dell'attività produttiva di armamenti in Italia, il settore è in piena espansione, con un fatturato *record* vicino ai 4 miliardi di euro. Come appreso da statistiche diffuse dai mezzi di informazione, l'Italia avrebbe anche superato la Russia, divenendo il secondo esportatore mondiale di armamenti, dopo gli Stati Uniti;

considerato inoltre che:

la disciplina dell'acquisto dei sistemi d'arma è stata innovata dall'oggi abrogata legge 4 ottobre 1988, n. 436, "Norme per la semplificazione e per il controllo delle procedure previste per gli approvvigionamenti centrali della Difesa" (cosiddetta legge Giacché), il cui contenuto è attualmente oggetto degli articoli 536 e seguenti del codice dell'ordinamento militare di cui al decreto legislativo n. 66 del 2010, peraltro modificati recentemente dalla legge 31 dicembre 2012, n. 244, recante "Delega al Governo per la revisione dello strumento militare nazionale e norme sulla medesima materia", e dal decreto legislativo 31 dicembre 2012, n. 248, recante "Ulteriori modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, recante Codice dell'ordinamento militare", in vigore rispettivamente dal 31 gennaio e dal 9 febbraio 2013;

il 26 giugno 2013 la Camera dei deputati ha approvato la mozione 1-00125 a prima firma dell'on. Speranza, con la quale si impegna il Governo a non procedere a nessuna fase di ulteriore acquisizione senza che prima il Parlamento si sia espresso nel merito e a rispettare quanto previsto dall'articolo 4 della legge 31 dicembre 2012, n. 244, per garantire al Parlamento di poter esercitare le proprie prerogative;

il Consiglio supremo di difesa, organo di informazione e consulenza del Presidente della Repubblica, dal quale è presieduto ai sensi dell'articolo 87 della Costituzione, nella seduta del 3 luglio 2013 ha evidenziato come " tale facoltà del Parlamento non può tradursi in un diritto di veto su decisioni operative e provvedimenti tecnici che, per loro natura, rientrano tra le responsabilità costituzionali dell'Esecutivo";

la normativa attuale (pur avendo previsto, solo molto di recente, la presentazione da parte del Governo al Parlamento, entro il 30 aprile di ogni anno, dell'aggiornamento dei programmi di ammodernamento e rinnovamento dei sistemi d'arma) continua a prevedere che i nuovi programmi di acquisizione di strumenti d'arma possano esser presentati alle Camere quando ne sorga l'esigenza e, pertanto, non consente né un'efficiente organizzazione dei lavori parlamentari, né un diretto inquadramento di tali programmi all'interno del bilancio di previsione del Ministero della difesa;

ad opinione dei firmatari del presente atto di indirizzo, in questo modo si favorisce un esame eccessivamente dettagliato e di merito di ogni singolo programma, anziché favorire un esame complessivo e una verifica della sua corrispondenza con la politica di difesa del nostro Paese e della sua compatibilità con i vincoli finanziari;

la procedura non consente, altresì, di valutare i programmi nel quadro del bilancio della Difesa in quanto il parere viene fornito in sede separata dall'esame dello stesso. Il risultato è che formalmente i programmi sono presentati e valutati dal Parlamento sulla presunzione, dichiarata dal Governo, che la copertura finanziaria verrà assicurata dalle disponibilità ordinarie del bilancio; ritenuto che:

il Parlamento, conseguentemente, non è così correttamente e direttamente informato degli sviluppi dei programmi e soprattutto delle modifiche che vengono apportate nel tempo, né dei costi finali;

occorre pertanto avviare un dibattito in materia al fine di restituire al Parlamento, ed in particolare alle Commissioni competenti, un ruolo di maggiore controllo sull'operato del Governo e dell'amministrazione, evitando che l'*iter* dei programmi di acquisizione dei sistemi d'arma diventi una semplice presa d'atto; l'attuale periodo di fortissima congiuntura economica impone a tutti i settori tagli e rigore nelle spese, impegna il Governo:

- 1) ad abbandonare, in via definitiva, il programma per la produzione e l'acquisto dei previsti cacciabombardieri JSF, ponendo in essere ogni utile azione al fine di risolvere il contratto d'acquisto dei velivoli;
- 2) a favorire la riconversione dell'industria legata alla produzione delle armi allo scopo di tutelare i lavoratori impegnati nel comparto;
- 3) a procedere in tempi rapidi ad un'attenta ridefinizione del modello di difesa italiano sulla base del dettato costituzionale;
- 4) a subordinare qualsiasi decisione sui sistemi d'arma da acquisire alla stessa definizione del modello di difesa;
- 5) a definire un percorso che preveda finanziamenti selettivi, attraverso i quali individuare le priorità e le reali necessità del comparto, investendo minori risorse economiche, da utilizzarsi meglio al fine di portare l'Italia in linea con gli altri Paesi europei;
- 6) a destinare le somme del programma per l'acquisto degli F 35 al finanziamento di attività quali: attribuzione di un reddito di cittadinanza; *peacekeeping* e soluzione non violenta dei conflitti; attivazione di un programma straordinario di investimenti pubblici riguardanti piccole opere e finalizzato alla messa in sicurezza degli edifici scolastici; tutela del territorio nazionale dal rischio idrogeologico; realizzazione di un piano pluriennale per l'apertura di asili nido;
- 7) ad attivarsi presso la Nato e gli Stati Uniti per chiedere un'immediata rimozione di qualsiasi ordigno nucleare presente sul territorio italiano.

(1-00104) (9 luglio 2013)

SUSTA, ROMANO, GIANNINI, DI MAGGIO, D'ONGHIA, OLIVERO, DALLA ZUANNA, ALBERTINI, DI BIAGIO - Il Senato,

premesso che:

in un mondo sempre più globalizzato, che vede affacciarsi sulla scena nuovi attori emergenti in grado di incidere sugli equilibri internazionali, è ineludibile per i Paesi europei impegnarsi per lo sviluppo di un'effettiva politica estera comune al fine di poter influire sui processi globali;

occorre pertanto perseguire una coerente politica di sicurezza comune, nella prospettiva di un'effettiva integrazione della difesa europea e nella

consapevolezza che oggi, in un quadro di limitate risorse, non sono perseguibili soluzioni autonome a fronte dell'ampio spettro dei possibili rischi;

la politica di sicurezza e difesa dell'Italia deve necessariamente collocarsi in questo contesto, con un ruolo attivo e responsabile, nel quadro delle organizzazioni internazionali e delle alleanze di cui è parte;

dopo la fine del mondo "bipolare", per garantire la difesa del Paese e la tutela dei suoi interessi, le forze armate sono state chiamate sempre più spesso a contribuire agli sforzi collettivi della comunità internazionale per prevenire situazioni di rischio e mantenere la stabilità e la pace nelle aree di crisi;

questo impegno nelle missioni internazionali costituisce uno dei pilastri fondamentali della politica estera e di difesa nazionale, anche in relazione alla necessità di tutelare la nostra sicurezza a fronte degli effetti diretti e indiretti di situazioni destabilizzanti che si verificano anche a grande distanza dal territorio nazionale;

per continuare a sostenere questo impegno le forze armate devono disporre, coerentemente con le risorse assegnate, di capacità operative caratterizzate da flessibilità, efficacia, interoperabilità e integrabilità multinazionale, nonché di livello tecnologico avanzato, al fine di garantire al massimo la consapevolezza della situazione, la precisione e la selettività nell'impiego delle armi e la sicurezza del personale;

a fronte della progressiva uscita dalla linea operativa per vetustà dei velivoli aerotattici della Marina e dell'Aeronautica, per evitare di compromettere questa fondamentale capacità operativa, occorre proseguire con i programmi di sostituzione già avviati, acquisendo quindi velivoli tecnologicamente avanzati, capaci di operare con efficacia per almeno 30 anni dal momento del loro primo impiego in servizio;

nella prospettiva di una difesa comune europea, va evidenziato che il sistema dell'industria della difesa e della piccola-media impresa di eccellenza hanno l'opportunità, attraverso investimenti selezionati e lo sviluppo di programmi avanzati, di incrementare la competitività e il livello tecnologico anche sul piano internazionale, rafforzando e rilanciando questo settore strategico del nostro sistema Paese,

impegna il Governo:

1) a dare impulso, fin dal Consiglio europeo di dicembre 2013, a concrete iniziative per la crescita della politica comune di sicurezza e difesa, e a predisporre un dettagliato piano di lavoro su tale tematica, in vista del semestre italiano di presidenza dell'Unione europea;

2) a proseguire, nel rispetto dei vincoli finanziari determinati dalla congiuntura economica, con l'ammodernamento progressivo dello strumento militare nazionale, rinnovando le linee di volo dell'Aeronautica e della Marina secondo i migliori criteri di costo/efficacia;

3) ad intraprendere, nell'ottica del rilancio e dell'incremento di competitività della nostra industria, tutte le misure necessarie affinché la partecipazione ai progetti a

connotazione internazionale persegua il massimo ritorno possibile in termini industriali e tecnologici, a fronte degli investimenti sostenuti;

4) a ricercare con i *partner* europei nuove forme di collaborazione per sviluppare quelle competenze tecnologiche necessarie alla realizzazione dei sistemi per la difesa di nuova generazione, al fine di preservare e valorizzare la base tecnologica e industriale europea;

5) ad assicurare la disponibilità di approfondite informazioni circa le decisioni adottate, al fine di garantire al Parlamento, nel pieno rispetto dell'art. 11 della Costituzione, l'esercizio delle sue peculiari prerogative.