



23 marzo 2018

Requisiti per l'acquisto di un nuovo aereo da combattimento (NAC) e un nuovo sistema di difesa terra-aria (DTA)

[testo originale in tedesco]

1 Obiettivo

Il presente documento,

- sulla base dell'analisi degli aspetti di politica di sicurezza e d'armamento nonché degli aspetti economici, richiesta prima dell'avvio dei progetti e del programma, intende stabilire requisiti sotto forma di criteri imperativi e caratteristiche auspicabili;
- con tali requisiti, intende creare le condizioni quadro richieste per l'avvio e la concretizzazione dei progetti «nuovo aereo da combattimento (NAC)» e «difesa terra-aria (DTA)».

2 Progetti

Nuovo aereo da combattimento (NAC) e difesa terra-aria (DTA).

3 Requisiti in materia di politica di sicurezza

3.1 Criteri

1. Requisiti operativi per il nuovo aereo da combattimento (NAC):

a. l'intera flotta è in grado

- di svolgere il servizio di polizia aerea quotidiano 24 ore su 24 e di imporre il rispetto delle limitazioni dell'utilizzazione dello spazio aereo svizzero;
- in caso di accresciute tensioni, di intervenire entro qualche minuto nell'intero spazio aereo svizzero con aerei da combattimento quando si verificano violazioni dello spazio aereo da parte di aerei civili non cooperativi, aerei da trasporto militari, droni e singoli aerei da combattimento;
- nell'ambito della difesa, di impedire congiuntamente con la difesa terra-aria a un avversario, per un periodo di tempo limitato, di conseguire la superiorità aerea e contemporaneamente di appoggiare l'esercito con il fuoco operativo oltre la gittata della propria artiglieria e con la ricognizione aerea.

b. Per il calcolo del dimensionamento della flotta si applicano i seguenti parametri: l'entità della flotta deve essere tale per cui

- nella situazione normale, siano garantiti il servizio di polizia aerea quotidiano nonché le attività d'istruzione e di allenamento;
- in caso di accresciuta tensione, sia possibile mantenere permanentemente in volo almeno quattro aerei per almeno quattro settimane;
- nel caso di un attacco armato, parallelamente all'adempimento del compito di difesa aerea sia possibile l'impiego di aerei da combattimento per la ricognizione aerea e per combattere obiettivi al suolo.

- c. Il pacchetto logistico¹ sarà strutturato almeno in modo tale per cui
 - possa essere garantito in permanenza l'esercizio di volo in caso di frontiere aperte e di approvvigionamento garantito di pezzi di ricambio da e per l'estero;
 - possano essere garantite per circa sei mesi la tutela della sovranità sullo spazio aereo e le attività d'istruzione e di allenamento in caso di frontiere chiuse e di approvvigionamento non garantito di pezzi di ricambio da e per l'estero.
2. Requisiti operativi del sistema di difesa terra-aria (DTA):
 - a. La difesa terra-aria a lunga gittata sarà in grado, autonomamente o in combinazione con gli aerei da combattimento, di proteggere settori e in tale contesto di combattere in primo luogo obiettivi nello spazio aereo medio e superiore. La superficie da coprire sarà pari ad almeno 15 000 km². Il sistema sarà a lunga gittata, ossia raggiungerà una quota d'impiego di oltre 12 000 m (verticalmente) e una distanza d'impiego di oltre 50 km (orizzontalmente).
 - b. I sensori della difesa terra-aria contribuiscono a definire la situazione aerea accertata.
 - c. La capacità di difesa dai missili balistici (Ballistic Missile Defence) non è un requisito.
 - d. Per il calcolo del dimensionamento dei pacchetti logistici si applicano i seguenti parametri:
 - impiego permanente, se il flusso di materiale attraverso la frontiera è garantito;
 - una capacità di resistenza di almeno sei mesi, se il flusso di materiale attraverso la frontiera non è garantito.
3. Governi e fabbricanti da coinvolgere nella valutazione:
 - a. NAC: Germania (Airbus: Eurofighter), Francia (Dassault: Rafale), Svezia (Saab: Gripen E), USA (Boeing: F/A-18 Super Hornet; Lockheed-Martin: F-35A).
 - b. DTA: Francia (eurosam: SAMP/T), Israele (Rafael: David's Sling), USA (Raytheon: Patriot).
4. Non vi sono criteri, applicabili a tutti i progetti, relativi a un nesso tra i Paesi fornitori del NAC e della DTA, ossia non vi è alcun requisito secondo il quale entrambi i sistemi debbano essere acquistati nel medesimo Paese o in Paesi diversi.
5. L'interoperabilità con gli Stati limitrofi e gli Stati che partecipano al Partenariato per la pace deve essere in particolare realizzata nei settori seguenti, anche se risultano delle dipendenze: data link tattico (Tactical Data Link), radio (in particolare radiotelefonica sicura: Secure Voice), identificazione amico-nemico (IFF: Identification Friend or Foe) e navigazione di precisione (navigazione satellitare GPS o Galileo).

3.2 Caratteristiche auspicabili

1. Dopo l'introduzione degli aerei da combattimento, dovrà essere possibile l'esercizio di volo con personale d'esercizio proprio. La manutenzione vicino alla truppa dovrà essere garantita con un organico del medesimo ordine di grandezza di quello odierno.
2. Nei settori della manutenzione (ad es. acquisto e immagazzinamento di pezzi di ricambio) e dell'istruzione (ad es. utilizzazione dello spazio aereo, piazze d'aviazione e di tiro, infrastrutture per la simulazione) devono esservi, nella misura in cui ciò è compatibile con il diritto della neutralità, delle possibilità di cooperazione con i Paesi fornitori o con Stati terzi che impiegano sistemi corrispondenti.

¹ I pacchetti logistici comprendono ad esempio il materiale di terra e il materiale di ricambio nonché il supporto tecnico da parte del fabbricante durante l'introduzione.

4 Requisiti in materia di politica d'armamento

4.1 Criteri

1. Conformemente ai principi del Consiglio federale in materia di politica d'armamento, l'acquisto e la manutenzione avvengono secondo i principi di libera concorrenza ed economicità.
2. Sia per l'acquisto dei nuovi aerei da combattimento sia per l'acquisto del sistema di difesa terra-aria è applicata la procedura mediante invito (Government to Government come anche direttamente con i fabbricanti).
3. Centro di competenza per il materiale (CCM):
 - Per il NAC, dall'avvio del progetto la RUAG è designata «centro di competenza per il materiale». In tale funzione assumerà i compiti lontano dalla truppa nei settori della gestione tecnica del sistema, della gestione del materiale tra la Svizzera e l'estero e della manutenzione degli aerei. L'ampiezza e la profondità dei compiti assegnati alla RUAG saranno definiti nel quadro della valutazione.
 - Per il nuovo sistema DTA occorre fare in modo che la RUAG assuma di principio la funzione di CCM (nella medesima entità di quella per il NAC), sempre che il fabbricante del sistema scelto non abbia una filiale in Svizzera.
4. Tutti i candidati NAC devono assolvere almeno una parte delle prove di volo e al suolo in Svizzera.
5. A prescindere dagli adeguamenti minimi necessari (ad es. integrazione nei sistemi di condotta svizzeri) occorre rinunciare a «elvetizzazioni», vale a dire che i sistemi (aerei da combattimento e difesa terra-aria) corrisponderanno di principio alla configurazione nella quale sono impiegati o saranno introdotti nel Paese fornitore e nella quale è autorizzata l'esportazione.
6. Per quanto riguarda gli aerei da combattimento, si mira a concretizzare la politica della flotta monotipo. Quando tutti i nuovi aerei da combattimento saranno stati forniti e introdotti nelle Forze aeree, gli F/A-18C/D saranno gradualmente messi fuori servizio. La messa fuori servizio degli F-5 Tiger avviene prima dell'inizio della fornitura della flotta di nuovi aerei da combattimento.

4.2 Caratteristiche auspicabili

1. Durante le prove di volo gli aerei da combattimento valutati saranno per quanto possibile pilotati da piloti svizzeri.
2. Per migliorare le conoscenze del sistema, un gruppo ristretto di collaboratori dell'industria svizzera e dell'esercito coopererà, presso il fabbricante o una rappresentanza del fabbricante, al montaggio finale dei nuovi aerei da combattimento. Un montaggio finale in Svizzera non rientra tra i requisiti, ma non è nemmeno escluso.
3. Per incrementare il grado di autonomia, occorre mirare all'acquisizione dei diritti di utilizzazione per lo sviluppo in proprio di software C2 (DTA, sistema di sorveglianza dello spazio aereo).

5 Requisiti economici

5.1 Offset

5.1.1 Criteri

1. Per l'acquisto dei nuovi aerei da combattimento e del nuovo sistema di difesa terra-aria a lunga gittata occorre esigere offset per il 100 % del prezzo d'acquisto.
2. La concretizzazione degli impegni offset avviene dopo la firma del contratto; eventuali affari offset realizzati nei cinque anni precedenti possono essere computati fino a un massimo del 20 % del volume complessivo di offset (Offset Banking Agreements).

5.1.2 Caratteristiche auspicabili (entità degli obiettivi)

1. Gli impegni offset si suddividono come segue:
 - a. 60 % all'industria BITIS²:
 - 20 % di partecipazione industriale diretta³,
 - 40 % di partecipazione industriale indiretta⁴.
 - b. 40 % all'industria rimanente (partecipazione industriale indiretta).
2. Si mira alla seguente ripartizione approssimativa tra le tre regioni linguistiche della Svizzera: 65 % alla Svizzera tedesca, 30 % alla Svizzera francese e 5 % alla Svizzera italiana.
3. Sia per la partecipazione diretta sia per la partecipazione indiretta sono ammessi moltiplicatori. Questi tengono conto del fatto che il valore economico generato dagli investimenti può essere più elevato delle pure spese finanziarie.

6 Criteri di valutazione

1. I candidati sono confrontati tra loro con l'ausilio di un'analisi costi-benefici.
2. La valutazione dei benefici, rispettivamente la loro determinazione, si focalizza sui criteri di valutazione principali seguenti:
 - efficacia (efficacia operativa, autonomia d'impiego ecc.),
 - supporto ai prodotti (facilità di manutenzione, autonomia a livello di supporto ecc.),
 - cooperazione (cooperazione nel campo dell'istruzione militare, ad es. utilizzazione dello spazio aereo, di piazze d'aviazione e di tiro, di infrastrutture per la simulazione nonché cooperazione con i fornitori e/o il governo dello Stato fornitore durante l'utilizzazione, ad es. nei settori della manutenzione, della gestione dei pezzi di ricambio, dello sviluppo ulteriore ecc.),
 - partecipazione industriale diretta o programma industriale (entità e qualità [BITIS]).

² BITIS: base industriale e tecnologica importante per la sicurezza.

³ Nel caso della partecipazione industriale diretta, gli affari di compensazione sono direttamente in relazione con acquisti di armamenti, nell'ambito dei quali viene concordata la partecipazione industriale. In tale contesto le ditte svizzere forniscono ad esempio componenti per il bene d'armamento da acquistare oppure ne assumono lo sviluppo o la fabbricazione su licenza parziale o totale.

⁴ Nel caso della partecipazione industriale indiretta, gli affari di compensazione non hanno alcun rapporto diretto con il bene d'armamento che viene acquistato, ma riguardano commesse industriali indipendenti da quest'ultimo. Si opera una distinzione tra affari di compensazione importanti in materia di politica di sicurezza e d'armamento (industria BITIS) e affari di compensazione indiretta civili.

3. Per la valutazione saranno considerati tanto i costi d'acquisto dei sistemi quanto i relativi costi d'esercizio durante un periodo di utilizzazione di trent'anni. Non vengono per contro considerati i costi di eventuali programmi di incremento dell'efficienza o di mantenimento del valore nonché i costi della messa fuori servizio, poiché le previsioni al riguardo sono estremamente incerte.

Dipartimento federale della difesa,
della protezione della popolazione e dello sport DDPS

Guy Parmelin
Consigliere federale