

Detto questo, non posso non fare un riferimento al programma più citato, cioè **il JSF (*Joint Strike Fighter*)**.

La realtà è la seguente. La componente aerotattica è un elemento indispensabile di ogni strumento militare significativo (questo vale per tutti gli strumenti dei paesi europei ed atlantici di rilievo).

Uno strumento militare privo della componente aerotattica è uno strumento incompiuto, e quindi inefficace in qualunque contesto operativo (vedi Kosovo, Afghanistan, Libia ecc.).

Una componente aerotattica operativamente e qualitativamente significativa è quindi una esigenza operativa indispensabile ed irrinunciabile. Oggi la componente aerotattica dello strumento militare comprende velivoli quali AMX, TORNADO e AV-8B per un complesso di circa 160 velivoli distribuiti su tre linee operative.

Questi velivoli nell'arco dei prossimi quindici anni usciranno progressivamente dalla linea operativa per vetustà. E' un fatto di età anagrafica, perché anche gli aerei vanno in pensione ad una certa età e devono essere sostituiti.

La sostituzione delle linee aeromobili non si fa in un anno e neanche in dieci, bensì in un arco di almeno un quindicennio. Dieci anni fa e successivamente nel tempo, la Difesa ed il Parlamento decisero di ammodernare la componente aerotattica oggi formata da 3 linee diverse, attraverso un unico programma: il JSF, il miglior velivolo aerotattico oggi in via di sviluppo e produzione iniziale (anzi il solo), un aereo di avanzata tecnologia che è nei programmi di altri dieci paesi europei-atlantici (Stati Uniti, Regno Unito, Danimarca, Norvegia, Olanda, Turchia, Belgio) ed extra-atlantici (Giappone, Australia, Singapore) e che ci consentirà anche una importante semplificazione operativa con ricadute economiche positive sulla logistica.

È l'aereo che verrà costruito in migliaia di esemplari e che costituirà l'ossatura portante dell'interoperabilità aerotattica euro-atlantica nei prossimi trent'anni.

Quindi è una scelta che ha senso, operativamente perché ci consente di applicare un concetto JOINT a due Forze Armate, tecnologicamente, industrialmente, operativamente ed anche sotto il profilo della comunanza logistica. Grazie alla lungimiranza di chi ci ha preceduto ed agli investimenti fatti (dell'ordine dei 2,5 miliardi di Euro), l'Italia si è posizionata nel programma quale secondo partner industriale dopo gli Stati Uniti. E' quindi un potenziale tecnologico, industriale ed occupazionale unico su cui l'industria italiana del settore può puntare per predisporre ad un futuro ancor più competitivo.

Quando entrò nel programma di sviluppo, all'inizio degli anni 2000, l'Italia si pose come obiettivo programmatico di riferimento un numero di 131 velivoli di cui circa la metà a decollo convenzionale e la metà a decollo corto e verticale.

Le risorse disponibili, ma anche la revisione in chiave riduttiva delle capacità operative sostenibili, suggeriscono di ridimensionare questi obiettivi programmatici.

L'esame fatto a livello tecnico ed operativo porta a ritenere come perseguibile da un punto di vista operativo e di sostenibilità un obiettivo programmatico dell'ordine dei 90 velivoli (circa - 40 velivoli), con una acquisizione per lotti, progressiva nel tempo e con una riduzione di spesa, rispetto a quella inizialmente preventivata stimabile dell'ordine di circa 1/3 degli oneri del programma, quindi una riduzione certamente significativa coerente con l'esigenza di oculata revisione della spesa.