

10.028

**Messaggio
concernente l'acquisto di materiale d'armamento 2010
(Programma d'armamento 2010)**

del 17 febbraio 2010

Onorevoli presidenti e consiglieri,

con il presente messaggio vi sottoponiamo, per approvazione, un disegno di decreto federale semplice sull'acquisto di materiale d'armamento 2010 (Programma d'armamento 2010).

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

17 febbraio 2010

In nome del Consiglio federale svizzero:

La presidente della Confederazione, Doris Leuthard
La cancelliera della Confederazione, Corina Casanova

Compendio

Con il programma d'armamento 2010 il Consiglio federale propone l'acquisto del materiale seguente:

<i>Categoria di capacità</i> ¹ / <i>Progetti d'acquisto</i>	<i>Credito d'impegno</i>	
	<i>mio. fr.</i>	<i>mio. fr.</i>
Logistica		24
– <i>Equipaggiamento logistico per l'elicottero leggero da trasporto e addestramento (eqpt log ELTA)</i>	24	
Mobilità		474
– <i>«Nuova generazione di veicoli»</i>	474	
Effetto delle armi		31
– <i>Sistema d'istruzione dei piloti di aviogetti PC-21 (JEPAS PC-21)</i>	31	
Credito globale		529

¹ Le categorie di capacità definiscono i valori di riferimento utilizzati a lungo termine come base per lo sviluppo delle forze armate. Si distinguono le categorie di capacità seguenti:

- condotta ed esplorazione in tutte le situazioni
- logistica
- protezione e mascheramento
- mobilità
- effetto delle armi.

Come illustrato nella seguente tabella, articolata con riferimento alla gamma degli impieghi dell'esercito, ognuno dei progetti d'armamento proposti è impiegabile nell'ambito di tutti i compiti di politica di sicurezza.

	Compiti dell'esercito		
	Appoggio alle autorità civili	Sicurezza del territorio e difesa da un attacco militare	Promozione della pace
<i>Categoria di capacità/Progetti d'acquisto</i>			
Logistica – Equipaggiamento logistico per l'elicottero leggero da trasporto e addestramento (eqpt log ELTA)			
Mobilità – «Nuova generazione di veicoli»			
Effetto delle armi – Sistema d'istruzione dei piloti di aviogetti PC-21 (JEPAS PC-21)			

Situazione iniziale

Per quanto riguarda la dotazione materiale dell'esercito, la situazione degli ultimi anni è caratterizzata dalla netta crescita dei costi d'esercizio e di manutenzione e da una base finanziaria tuttora esigua.

Il presente programma d'armamento, comprendente tre progetti d'acquisto, è volto essenzialmente a ridurre i crescenti costi di sistemi attualmente in servizio mediante investimenti mirati in sistemi sostitutivi economicamente più efficienti.

I materiali d'armamento proposti sono elementi importanti per la modernizzazione del nostro esercito e rispondono a importanti esigenze militari.

I singoli progetti d'acquisto in breve

Equipaggiamento logistico per l'elicottero leggero da trasporto e addestramento (eqpt log ELTA, 24 mio. fr.)

Durante la sessione invernale 2005, il Parlamento ha approvato, nel quadro del programma d'armamento 2005, l'acquisto di 20 elicotteri leggeri da trasporto e addestramento ELTA. Nella stessa occasione ha assegnato l'incarico di acquistare, nell'ambito dell'importo previsto per gli ELTA, pari a 310 milioni di franchi, anche un simulatore per il TH 89 Super Puma.

La decisione è stata presa dal Parlamento nella convinzione che le riserve finanziarie previste per il progetto d'acquisto dei 20 ELTA fossero sufficienti per consentire anche l'acquisto del suddetto simulatore.

Nel frattempo è invece risultato che le misure adottate per la riduzione dei costi non sono sufficienti per confermare il presupposto su cui si è basato il Parlamento: il credito a disposizione del settore della logistica non è sufficiente per garantire la richiesta disponibilità materiale della flotta di ELTA. A tal fine è necessario un credito aggiuntivo, che consentirà di realizzare gli acquisti per il settore della logistica nell'entità originariamente prevista.

Convinto della bontà di tale modo di procedere, con il presente programma d'armamento il Consiglio federale sollecita un credito aggiuntivo al credito d'impegno già approvato.

Conformemente alla tabella di marcia, il previsto rinnovamento della logistica si concluderà entro l'anno 2015.

Nuova generazione di veicoli (474 mio. fr.)

Il progetto d'acquisto «Nuova generazione di veicoli» concerne una sostituzione parziale e un'estensione del parco veicoli dell'esercito.

La nuova generazione di veicoli di cui è proposto l'acquisto nell'ambito del presente programma d'armamento comprende:

- 910 autocarri;*
- 26 contenitori intercambiabili;*
- 150 rimorchi;*
- 250 autofurgoni;*
- 1000 autovetture;*
- 40 caricatori su ruote;*
- 150 carrelli elevatori a forca.*

La maggior parte del parco veicoli dell'esercito ha alle spalle un periodo di servizio estremamente lungo e deve essere sostituita. Un coerente orientamento a standard civili consentirà di ridurre sia i costi d'acquisto sia, grazie al concomitante ringiovanimento del parco veicoli, i costi di manutenzione.

Con la parziale rinuncia agli standard militari² – che implica tuttavia la necessità di mettere in conto una in parte non indifferente riduzione della mobilità fuoristrada – la durata di utilizzazione dei veicoli pesanti scenderà a circa 15 anni, un periodo pressappoco corrispondente al ciclo di vita in cui un veicolo civile può essere mantenuto in servizio a costi ragionevoli per quanto concerne la manutenzione e il rifornimento di pezzi di ricambio.

La minore durata di utilizzazione comporterà un più rapido processo di rinnovamento e un costante adeguamento del parco veicoli agli sviluppi tecnologici (per es. per quanto concerne la norma EURO V in materia di gas di scarico). Verranno pertanto meno anche i costi di manutenzione determinati dall'obsolescenza.

La possibilità di impiego separato dei veicoli vettori e dei contenitori intercambiabili proposti per il settore dei «veicoli speciali», quali i veicoli per pezzi di ricambio o i veicoli officina, consentirà un'ottimizzazione dello sfruttamento nonché una riduzione numerica del parco veicoli e uno snellimento della gamma di modelli.

L'introduzione della «Nuova generazione di veicoli» è prevista negli anni 2011–2015.

La necessità di acquistare in un secondo momento ulteriori veicoli varierà a seconda degli ulteriori sviluppi e della futura gamma degli impieghi dell'esercito.

Sistema d'istruzione dei piloti di aviogetti PC-21 (JEPAS PC-21, 31 mio. fr.)

Il velivolo d'addestramento PC-21 è stato completamente riconcepito dalle Officine aeronautiche Pilatus SA. Le sue caratteristiche di volo e i sistemi sono comparabili in ampi settori a quelli dei moderni aviogetti d'addestramento. Il cockpit del PC-21 dispone di schermi multifunzionali e riproduce quello di un moderno velivolo da combattimento. L'elemento centrale è costituito dal sistema di missione adattabile con il quale possono essere simulati in volo, ad esempio, l'impiego e le possibilità del radar e delle armi, senza che vi sia la necessità di montare i costosi sistemi reali.

Il sistema d'istruzione dei piloti di aviogetti PC-21 (JEPAS PC-21) comprende il velivolo d'addestramento PC-21 e il relativo sistema d'istruzione terrestre e costituisce lo strumento principale dell'istruzione dei futuri piloti di aviogetti.

Per l'istruzione di 4 a 6 aspiranti piloti di aviogetti sono già stati acquistati 6 velivoli PC-21 nel quadro del programma d'armamento 2006.

Dalle esperienze raccolte durante l'istruzione della prima classe di piloti di aviogetti costituita di 4 aspiranti piloti, istruiti con il ricorso a 6 velivoli PC-21, è tuttavia risultato che l'istruzione, con un numero invariato di velivoli PC-21, di una classe costituita di 6 aspiranti sarebbe possibile soltanto a prezzo di limitazioni.

² I veicoli conformi agli standard militari si contraddistinguono tra l'altro per la solidità di costruzione, l'elevata mobilità fuoristrada e una particolare verniciatura. (Nota bene: nonostante l'orientamento a standard civili, i veicoli di cui è qui proposto l'acquisto saranno comunque verniciati secondo gli standard militari.)

Ne consegue che settori d'istruzione quali il volo notturno e il combattimento aereo dovrebbero essere eseguiti con il ricorso agli F/A-18, molto più onerosi sul piano economico.

A ciò si aggiunge il fatto che negli ultimi anni le partenze di piloti dall'organico delle Forze aeree hanno registrato un incremento, motivo per cui il fabbisogno di nuove leve si situerà in futuro tra 6 e 8 nuovi piloti di aviogetti l'anno. Per garantire nei prossimi anni l'effettivo di piloti di F/A-18 sono pertanto necessari 2 velivoli PC-21 supplementari.

La fornitura del sistema alle Forze aeree avrà luogo nel 2013.

La necessità di ulteriori PC-21 supplementari per garantire le nuove leve in vista della realizzazione del progetto d'acquisto «Sostituzione parziale della flotta di Tiger» (SPFT) sarà appurata nel quadro del programma SPFT.

Valutazione complessiva dei singoli progetti d'acquisto sotto il profilo dei rischi tecnici e commerciali³

- *Equipaggiamento logistico per l'elicottero leggero da trasporto e addestramento: esiguo;*
- *«Nuova generazione di veicoli»: da esiguo a medio;*
- *Sistema d'istruzione dei piloti di aviogetti PC-21: esiguo.*

Effetti sul mercato dell'impiego in Svizzera

La partecipazione diretta dell'industria svizzera al programma d'armamento 2010 ammonta a circa 192 milioni di franchi. Per quanto riguarda le prestazioni acquistate all'estero, la partecipazione indiretta ammonta a 8 milioni di franchi.

³ Nella valutazione dei singoli progetti si distinguono i seguenti gradi di rischio, considerati per la valutazione dei costi con i relativi supplementi:

Rischio esiguo: vi è motivo di ritenere che il progetto risponderà in tutte le parti all'obiettivo. Eventuali piccoli scostamenti non sarebbero rilevanti.

Rischio medio: sono possibili o probabili scostamenti negativi dall'obiettivo; le loro conseguenze non possono essere valutate definitivamente, ma il supplemento definito copre questo rischio.

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.

Indice

Compendio	1322
1 Situazione iniziale e condizioni quadro	1329
1.1 Introduzione	1329
1.2 Contesto	1329
1.3 Condizioni quadro in materia di politica finanziaria	1330
2 Progetti d'acquisto	1332
2.1 Equipaggiamento logistico per l'elicottero leggero da trasporto e addestramento (24 milioni di franchi)	1332
2.1.1 Introduzione	1332
2.1.2 Considerazioni militari	1333
2.1.3 Considerazioni tecniche	1333
2.1.4 Acquisto	1334
2.1.5 Valutazione dei rischi	1334
2.1.6 Costi d'infrastruttura e di manutenzione	1335
2.2 Nuova generazione di veicoli (474 milioni di franchi)	1335
2.2.1 Introduzione	1335
2.2.2 Autocarri	1337
2.2.2.1 Considerazioni militari	1337
2.2.2.2 Considerazioni tecniche	1339
2.2.3 Rimorchi	1341
2.2.3.1 Considerazioni militari	1341
2.2.3.2 Considerazioni tecniche	1343
2.2.4 Autofurgoni	1343
2.2.4.1 Considerazioni militari	1343
2.2.4.2 Considerazioni tecniche	1345
2.2.5 Autovetture	1345
2.2.5.1 Considerazioni militari	1345
2.2.5.2 Considerazioni tecniche	1347
2.2.6 Caricatrici su ruote	1347
2.2.6.1 Considerazioni militari	1347
2.2.6.2 Considerazioni tecniche	1349
2.2.7 Carrelli elevatori a forza	1350
2.2.7.1 Considerazioni militari	1350
2.2.7.2 Considerazioni tecniche	1351
2.2.8 Acquisto	1352
2.2.9 Valutazione dei rischi	1353
2.2.10 Costi d'infrastruttura e di manutenzione	1354
2.3 Sistema d'istruzione dei piloti di aviogetti PC-21 (31 milioni di franchi)	1355
2.3.1 Introduzione	1355
2.3.2 Considerazioni militari	1356
2.3.3 Considerazioni tecniche	1357
2.3.4 Acquisto	1358
2.3.5 Valutazione dei rischi	1358
2.3.6 Costi d'infrastruttura e di manutenzione	1359

3 Crediti	1359
3.1 Riassunto dei crediti	1359
3.2 Osservazioni riguardanti il calcolo dei crediti e dei prezzi	1359
3.3 Spese supplementari	1360
4 Aspetti finanziari ed economici	1360
4.1 Compendio dei costi	1360
4.2 Progetti d'armamento rilevanti in materia di programma d'armamento, già realizzati o previsti, connessi con i progetti d'acquisto	1361
4.3 Concretizzazione dei programmi d'armamento precedenti	1362
4.4 Rilevanza economica	1363
5 Aspetti giuridici	1365
5.1 Costituzionalità	1365
5.2 Subordinazione al freno alle spese	1365
5.3 Subordinazione al freno all'indebitamento	1365
Allegati:	
1 Procedura d'aggiudicazione in seno all'Amministrazione federale e nell'ambito degli acquisti di armamenti	1366
2 Nuova generazione di veicoli: entità dell'acquisto	1367
3 Nuova generazione di veicoli: ragioni dell'acquisto	1368
Decreto federale sull'acquisto di materiale d'armamento (Programma d'armamento 2010) (Disegno)	1369

Messaggio

1 Situazione iniziale e condizioni quadro

1.1 Introduzione

Con il presente messaggio, il nostro Collegio propone l'acquisto di materiale d'armamento per un ammontare di 529 milioni di franchi.

I materiali d'armamento proposti sono elementi importanti per la modernizzazione del nostro esercito e rispondono a importanti esigenze militari. Il presente messaggio consente di proseguire senza soluzione di continuità il processo di rinnovamento a medio e a lungo termine.

I progetti soddisfano i pertinenti criteri d'acquisto, sono stati definiti in considerazione delle opzioni in materia di politica d'armamento e sono finanziabili nell'ambito della pianificazione finanziaria.

1.2 Contesto

Per quanto riguarda la dotazione materiale dell'esercito, la situazione degli ultimi anni è caratterizzata dalla netta crescita dei costi d'esercizio e di manutenzione e da una base finanziaria tuttora esigua. Il crescente fabbisogno di risorse è dovuto all'obsolescenza di molti sistemi e infrastrutture e al conseguente incremento degli oneri e delle spese di manutenzione. A ciò si aggiunge il fatto che i nuovi sistemi tecnologici introdotti sono di regola più complessi rispetto ai sistemi precedenti e di conseguenza economicamente più onerosi in fase di acquisto, esercizio e manutenzione. Infine, anche se negli ultimi anni è stata liquidata per motivi di risparmio una notevole quantità di materiale e infrastrutture, il numero di giorni di servizio prestati annualmente non ha subito praticamente alcun cambiamento e ha continuato a incidere in misura essenziale sui costi.

Quest'ultimo fattore ha determinato una sollecitazione e un'usura eccessive del materiale e degli immobili rimasti in dotazione come pure delle piazze d'istruzione e d'esercitazione, generando a sua volta un ulteriore incremento delle spese di manutenzione. L'esercito ha gestito questa evoluzione riducendo a breve termine le spese d'acquisto di materiale d'armamento e procedendo a un corrispondente trasferimento di risorse a favore delle spese d'esercizio e di manutenzione. Tale soluzione comporta tuttavia a medio e a lungo termine lo svantaggio di ridurre il margine di manovra per l'ulteriore sviluppo e organizzazione dell'esercito – non solo per quanto concerne gli aspetti materiali, ma, soprattutto, per quanto riguarda le possibilità di programmazione e progettazione.

Il presente programma d'armamento è volto essenzialmente a ridurre i crescenti costi di sistemi attualmente in servizio mediante investimenti mirati in sistemi economicamente più efficienti:

- *l'equipaggiamento logistico per l'elicottero leggero da trasporto e addestramento (eqpt log ELTA) servirà a colmare le lacune a livello di materiale e, pertanto, a livello di disponibilità degli elicotteri.*

- I veicoli obsoleti ad alto costo d’esercizio devono essere sostituiti con un minor numero di veicoli più efficienti. Conformemente agli sviluppi degli ultimi anni, la «Nuova generazione di veicoli» non è stata numericamente concepita per un’assegnazione capillare alla truppa.
- Il lotto supplementare di *sistemi d’istruzione dei piloti di aviogetti PC-21 (JEPAS PC-21)* consentirà di coprire il comprovato maggior fabbisogno di sistemi per l’istruzione dei piloti, con un conseguente minor ricorso agli aviogetti da combattimento per l’istruzione di base dei piloti di aviogetti e una corrispondente riduzione del costo delle ore di volo di istruzione.

Va da ultimo osservato che con il presente programma d’armamento non sono introdotte nuove capacità e non sono proposti elementi che potrebbero influire sull’ulteriore sviluppo dell’esercito.

1.3 Condizioni quadro in materia di politica finanziaria

Negli anni 2000–2008 sono stati spesi per la difesa nazionale militare in media 4,568 miliardi di franchi. Per il medesimo periodo, la pertinente quota del budget della Confederazione è costantemente scesa dal 10,4 per cento al 7,9 per cento.

Per il 2010 sono stati preventivati 4,826 miliardi di franchi, pari all’8,0 per cento del budget della Confederazione. Le spese con incidenza sul finanziamento e le spese d’investimento per la *difesa nazionale militare* nel 2010 sono riassunte nella seguente tabella (suddivisione funzionale).

	Crediti a preventivo con incidenza sul finanziamento (CrP if) per il 2010
	mio. fr.
Settore dipartimentale Difesa	4082
Armasuisse Immobili	388
Ulteriori parti di spesa imputabili alla difesa nazionale militare	356
Difesa nazionale militare	4826

L’aumento degli oneri con incidenza sul finanziamento nel settore dipartimentale Difesa a partire dall’anno 2010 è dovuto essenzialmente al maggiore fabbisogno di risorse nell’esercizio logistico dell’esercito. I costi supplementari sono in parte coperti, nel quadro del limite pluriennale delle spese, con resti di crediti degli anni 2005–2008 dell’ammontare di circa 380 milioni di franchi⁴. Tali resti di crediti saranno iscritti negli anni 2010 (136 milioni di franchi) e 2011 e saranno utilizzati per la maggior parte a favore dei crediti «Materiale d’armamento» e «Budget per il materiale di ricambio e la manutenzione (BMRM)».

⁴ Il limite delle spese comprende gli oneri e le spese d’investimento con incidenza sul finanziamento per il settore dipartimentale Difesa e il settore armasuisse Immobili.

	Crediti a preventivo con incidenza sul finanziamento (CrP if) ⁵				
	mio. fr.				
	2009	2010	2011	2012	2013
Settore dipartimentale Difesa	3965	4190	4233	4060	4107
di cui materiale d'armamento (IVA sulle importazioni compresa)	683	920	987	792	855

Settore dipartimentale Difesa 2009–2013: oneri e spese d'investimento con incidenza sul finanziamento (prospettiva istituzionale).

In data 30 giugno 2009, gli impegni pendenti risalenti ai precedenti programmi d'armamento ammontavano a circa 2,4 miliardi di franchi⁶. Il credito d'impegno di 529 milioni di franchi proposto nel quadro del presente programma d'armamento si situa nella misura del 47 per cento al di sotto della media annua di 990 milioni di franchi registrata sull'arco di oltre un decennio⁷. Il credito d'impegno qui proposto consente pertanto di realizzare un migliore rapporto tra impegni pendenti e crediti a preventivo con incidenza sul finanziamento disponibili e di tener conto dell'attuale incerta evoluzione finanziaria della Confederazione.

L'assunzione degli impegni è coordinata con i crediti iscritti nel preventivo e nella pianificazione finanziaria. Il finanziamento del programma d'armamento 2010 è assicurato con i crediti a preventivo con incidenza sul finanziamento pianificati.

⁵ Preventivo 2010, Messaggio del CF del 19 agosto 2009: cfr. «Zusatzdokumentation VBS», pagg. 8 e 27, nonché «Planzahlen 2011–2013 für Rüstungsmaterial» (Documentazione supplementare DDPS e Cifre di pianificazione 2011–2013 per il materiale d'armamento, *non pubblicati in italiano*).

⁶ Cfr. n. 4.3 «Concretizzazione dei programmi d'armamento precedenti».

⁷ Credito d'impegno medio dei programmi d'armamento degli ultimi 15 anni.

2 Progetti d'acquisto

2.1 Equipaggiamento logistico per l'elicottero leggero da trasporto e addestramento (24 milioni di franchi)

2.1.1 Introduzione

Nell'ambito del programma d'armamento 2005, il Parlamento ha approvato l'acquisto di 20 *elicotteri leggeri da trasporto e addestramento (ELTA)*, compresi l'equipaggiamento di missione, il pacchetto logistico e un simulatore.

L'acquisto dei 20 elicotteri si svolge conformemente al programma (cfr. *Messaggio concernente l'acquisto di materiale d'armamento; programma d'armamento 2005*), e le prime esperienze d'esercizio delle Forze aeree con gli *ELTA* sono positive.



Manutenzione degli ELTA lontana dalla truppa

Nel quadro del credito originariamente previsto per gli *ELTA*, dell'ammontare di 310 milioni di franchi, il decreto federale sull'acquisto di materiale d'armamento associato al programma d'armamento 2005 comprende in via aggiuntiva il finanziamento dell'acquisto di un simulatore per l'elicottero TH 89 Super Puma.

Tale aggiunta è stata decisa dal Parlamento nella convinzione che le riserve finanziarie previste per il progetto d'acquisto *ELTA* fossero sufficienti per consentire l'acquisto supplementare di un simulatore per l'elicottero TH 89 Super Puma.

Durante lo svolgimento del progetto sono state adottate misure volte a soddisfare le condizioni stabilite nel decreto federale e a ridurre i costi. Tuttavia le misure adottate (rinuncia all'installazione di apparecchi radio e riduzioni nella sezione «equipag-

giamenti di missione»⁸) non sono risultate sufficienti per adempiere le condizioni stabilite dal Parlamento. Di conseguenza sono state necessarie rinunce nella sezione d'acquisto «logistica».

Quale conseguenza, la richiesta disponibilità materiale della flotta di *ELTA* non può essere attualmente garantita. Per garantire tale disponibilità è necessario dotare la logistica dell'intero importo di credito previsto in origine. Nell'ambito del programma d'armamento 2010 è pertanto proposto un credito aggiuntivo per l'acquisto dell'*equipaggiamento logistico per l'elicottero leggero da trasporto e addestramento (eqpt log ELTA)*.

2.1.2 Considerazioni militari

Necessità

In relazione con gli *ELTA*, non sono subentrate novità rispetto al programma d'armamento 2005 per quanto concerne la necessità militare, la valutazione da parte della truppa, l'impiego e l'istruzione.

Logistica

Gli *ELTA* sono gestiti dall'organizzazione di professionisti delle Forze aeree. La competenza tecnica necessaria per l'esercizio e la manutenzione vicino alla truppa degli *ELTA* è sviluppata dagli Esercizi delle Forze aeree.

La competenza per la manutenzione lontano dalla truppa è assegnata al centro di competenza del materiale, al costruttore e all'industria.

Come è il caso per gli elicotteri da trasporto TH 89 Super Puma e per la flotta di elicotteri da trasporto 98 Cougar, tale modello convenzionale di manutenzione rappresenta, anche a livello di costi del ciclo di vita, la soluzione più vantaggiosa per l'esercizio militare degli elicotteri *ELTA* sull'arco di numerosi anni.

2.1.3 Considerazioni tecniche

Nelle sue componenti costitutive, il sistema *ELTA* non ha registrato alcuna novità rispetto alle considerazioni tecniche esposte nel programma d'armamento 2005.

Affinché sia garantita la richiesta disponibilità materiale degli *ELTA*⁹, devono essere portati a termine, per mezzo del credito aggiuntivo, l'acquisto dei necessari pezzi di ricambio, l'attrezzatura per la manutenzione su territorio svizzero dei sottosistemi (per es. sistema radio e di navigazione, sistema di propulsione e impianto idraulico) nonché l'acquisto del materiale di approntamento e del materiale di terra.

⁸ Un equipaggiamento di missione comprende pattini, sci, un argano di salvataggio, un gancio di carico e uno specchio per la visione del carico, sedili passeggeri, un dispositivo di discesa con la fune per i granatieri, barelle, una protezione antiscegge e sistemi di pianificazione delle missioni.

⁹ I sistemi assegnati alle singole basi devono essere pronti all'esercizio per un periodo di 8 ore al giorno con una probabilità dell'80 per cento.

2.1.4 Acquisto

Entità dell'acquisto e crediti necessari

L'entità dell'acquisto e i crediti necessari si suddividono come segue:

	mio. fr.
– Pacchetto logistico, comprendente:	22,8
– pezzi di ricambio ¹⁰ e materiale al suolo ¹¹ per la manutenzione vicina alla truppa	
– Attrezzatura per la manutenzione lontano dalla truppa ¹²	
– Rincarare fino alla fornitura	0,9
– Rischio	0,3
Totale	24,0

Organizzazione dell'acquisto

Il progetto d'acquisto è gestito da un'organizzazione di progetto integrata del DDPS, sotto la direzione di armasuisse. Si tratta essenzialmente del team responsabile anche dell'acquisto nel quadro del programma d'armamento 2005.

Effetti sul mercato dell'impiego in Svizzera

La partecipazione diretta dell'industria svizzera ammonta a circa 6 milioni di franchi. Per quanto riguarda le prestazioni acquistate all'estero, la partecipazione indiretta ammonta a circa 8 milioni di franchi.

Svolgimento cronologico dell'acquisto

Conformemente alla tabella di marcia, il previsto rinnovamento della logistica si concluderà entro l'anno 2015.

2.1.5 Valutazione dei rischi

Globalmente, il rischio relativo all'*eqpt log ELTA* può essere considerato esiguo.

Le offerte presentate non contengono prezzi fissi per l'intera entità dell'acquisto e alcuni elementi della fornitura devono ancora essere definiti in dettaglio. Ciononostante, il rischio tecnico e commerciale è considerato esiguo.

¹⁰ Assemblaggi quali la trasmissione, le apparecchiature avioniche, i servomeccanismi o le pale dei rotori, che vengono sostituiti direttamente sull'elicottero.

¹¹ Apparecchi, equipaggiamenti e strumenti per l'approntamento e il servizio di manutenzione dell'elicottero nonché per lavori in officina.

¹² Apparecchi e strumenti nonché sistemi per verifiche e test, impiegati soprattutto presso il centro di competenza del materiale, per la manutenzione di componenti dell'elicottero.

2.1.6 Costi d'infrastruttura e di manutenzione

Conformemente a quanto indicato nel programma d'armamento 2005, l'infrastruttura edile esistente presso le ubicazioni previste è ampiamente sufficiente per le esigenze in materia di stazionamento e d'esercizio degli *ELTA*. Eventuali piccoli adeguamenti necessari presso singole ubicazioni saranno finanziati con il credito per piccoli progetti di costruzione. L'equipaggiamento logistico proposto con il presente programma d'armamento non rende tuttavia necessari ulteriori adeguamenti e ampliamenti all'infrastruttura esistente.

Come indicato nel programma d'armamento 2005, i costi d'esercizio e di manutenzione annui ammontano a circa 20 milioni di franchi per gli *ELTA* e a circa 1 milione di franchi per il simulatore *ELTA*.

Dai calcoli risulta che senza il credito aggiuntivo – a costi di manutenzione praticamente immutati – la disponibilità materiale si situerebbe sino al 20 per cento al di sotto del valore auspicato. Con una flotta di 20 *ELTA* ciò comporterebbe ripercussioni sensibili sulla capacità operativa delle Forze aeree.

Il credito aggiuntivo consentirà, a partire dagli anni 2011/12, di portare stabilmente la disponibilità materiale al livello auspicato.

2.2 Nuova generazione di veicoli (474 milioni di franchi)

2.2.1 Introduzione

Gli attuali veicoli dell'esercito presentano un'età media nettamente superiore agli standard vigenti in ambito civile. L'età media è di oltre 25 anni nel settore degli autocarri militari e dei veicoli speciali. Alcuni di questi veicoli – ad esempio i veicoli logistici *STEYR* – sono addirittura impiegati da oltre 40 anni.

Sulla base di questa circostanza e in considerazione dei conseguenti costi di manutenzione, nettamente superiori alla media, nonché per ragioni di sicurezza e ambientali, è necessario l'acquisto di una nuova generazione di veicoli, nell'entità illustrata dalla seguente tabella (cfr. per i dettagli l'allegato 2 «Nuova generazione di veicoli: entità dell'acquisto» e l'allegato 3 «Nuova generazione di veicoli: ragioni dell'acquisto»):

	Quantità
Autocarri	
– Autocarri/contenitori intercambiabili comprendenti:	536
– 336 autocarri a media mobilità fuoristrada, in differenti versioni	
– 60 combinazioni per scuola guida (autocarro + rimorchio)	
– 114 autocarri a media mobilità fuoristrada con sistema di carico e scarico di contenitori intercambiabili	
– 26 contenitori intercambiabili	
– Autocarri fuoristrada	400
Rimorchi	150

	Quantità
Autofurgoni	250
Autovetture	1000
Caricatrici su ruote	40
Carrelli elevatori a forza	150
Totale	2526

Nel settore degli autocarri, le soprastrutture dei veicoli speciali¹³ – quali i container, i contenitori intercambiabili e i contenitori scarrabili – possono essere separate dai veicoli vettori.

Tale possibilità consente di soddisfare le esigenze di polivalenza, di ottimizzare lo sfruttamento del parco veicoli e di ridurre il quantitativo di veicoli necessari, con un conseguente snellimento della gamma di modelli e della varietà di marche.

La standardizzazione dei veicoli vettori e il più rapido ciclo di sostituzione generano una riduzione dei costi annuali di esercizio. Questi ultimi non potranno tuttavia essere ridotti *ad libitum*, a causa del crescente numero di condizioni legali (controlli dei gas di scarico, trasporto di merci pericolose, intervalli di verifica più brevi ecc.).

L'acquisto non mira a un'assegnazione capillare alla truppa. Ad eccezione delle combinazioni per scuola guida, le esigenze della truppa in materia di istruzione e impiego saranno coperte mediante un pool di veicoli.

L'acquisto proposto non consentirà di sostituire tutti i veicoli giunti al termine della durata di utilizzazione. Ulteriori veicoli obsoleti dovranno pertanto essere sostituiti nei prossimi anni.

Il progetto d'acquisto non comporta alcun effetto pregiudizievole su eventuali acquisti successivi risultanti nel quadro dell'ulteriore sviluppo dell'esercito.

Per quanto concerne il settore dei veicoli commerciali in uso presso l'esercito, l'eventuale collaborazione a lungo termine su base contrattuale con partner privati, ai sensi di una *public private partnership* (PPP)¹⁴, è stata oggetto di una perizia esterna da cui è risultato che, alle condizioni quadro attuali, un partenariato tra pubblico e privato per tale genere di veicoli non sarebbe sensato nel settore dipartimentale Difesa né sotto il profilo economico né dal punto di vista finanziario (sistema finanziario cameraleistico). In questo ambito sarà pertanto mantenuto – e ottimizzato – lo *status quo* in cui tutti i veicoli sono acquistati e gestiti in proprio. Tra le misure di ottimizzazione figurano, come esposto sopra, la polivalenza, la riduzione della gamma di modelli e della varietà di marche e la gestione dei veicoli mediante un unico pool.

¹³ Veicoli per usi specifici quali veicoli per pezzi di ricambio, veicoli officina, autogrù, veicoli logistici ecc.

¹⁴ Machbarkeitsstudie PPP-Flottenmanagement VBS (LBA) [Studio di fattibilità di una PPP nella gestione del parco veicoli del DDPS (BLEs), *non pubblicato in italiano*], Mobility Solutions SA, Centro di competenza per la gestione del parco veicoli in seno alla Posta Svizzera, gennaio 2007.

2.2.2 Autocarri

2.2.2.1 Considerazioni militari

Necessità

Autocarri

Gli autocarri attualmente impiegati sono in maggioranza obsoleti e generano costi di manutenzione in forte crescita a causa del maggior fabbisogno di manutenzione e del problematico rifornimento di pezzi di ricambio.

Saranno sostituiti, tra l'altro, gli autocarri della precedente generazione quali gli STEYR A680 (anni d'acquisto: 1968–1970) e i SAURER D330 a cassone ribaltabile (anno d'acquisto: 1980).



Esempio di autocarro 6×6: IVECO 6×6 a cassone triribaltabile.

Per poter assicurare l'istruzione dei conducenti, devono essere urgentemente sostituite, considerato il loro stato tecnico, anche le combinazioni per scuola guida STEYR, in servizio dal 1995.

Per ragioni di natura economica, di tecnica dei trasporti e di compatibilità, l'esercito abbisogna, per l'adempimento di prestazioni logistiche, di ulteriori autocarri dotati di un sistema di carico e scarico di contenitori intercambiabili. Tale sistema consente di caricare e scaricare autonomamente contenitori scarrabili e container ISO.

A complemento dei container e dei contenitori scarrabili sinora acquistati, sono necessari, in funzione di una compatibilità il più possibile elevata tra i sistemi, ulteriori contenitori intercambiabili.

Autocarri fuoristrada

Dopo oltre 25 anni di servizio, anche gli attuali autocarri fuoristrada hanno raggiunto il termine della durata di utilizzazione e devono essere sostituiti.

Nel contempo è necessario un ulteriore passo per realizzare una mobilità efficiente ai sensi del Concetto energetico del DDPS¹⁵ e per ridurre ulteriormente la quota di autocarri fuoristrada ad alto costo.

Gli autocarri fuoristrada richiesti sono destinati a sostituire una parte dei 1200 veicoli del tipo SAURER 6 DM e SAURER 10 DM acquistati con il programma d'armamento 1982. La sostituzione dei SAURER consentirà di ridurre i costi di manutenzione e di risolvere le sempre maggiori difficoltà di rifornimento di pezzi di ricambio.



Esempio di autocarro fuoristrada: IVECO 4x4.

Valutazione da parte della truppa

Autocarri

L' idoneità per la truppa dei telai degli autocarri a media mobilità fuoristrada della «Nuova generazione di veicoli» è stata verificata mediante collaudi di principio con quattro veicoli di tipo analogo ed è stata confermata in due fasi all' inizio del 2008 e alla fine del 2009.

L' estensione del parco veicoli con autocarri a media mobilità fuoristrada dotati di sistema di carico e scarico di contenitori intercambiabili consentirà di fare a meno di numerosi veicoli speciali. Le esigenze di trasporto potranno essere soddisfatte con un minor numero di veicoli vettori.

Autocarri fuoristrada

L' idoneità per la truppa ha potuto essere dimostrata alla fine del 2009 con il ricorso a veicoli noleggiati.

Impiego

Autocarri

Gli autocarri a trazione integrale possono essere impiegati nell' intera gamma di compiti dell' esercito e coprono le esigenze generali della truppa in materia di trasporti. Sono compatibili con i mezzi di trasporto già introdotti.

¹⁵ Concetto energetico del DDPS, agosto 2004.

Gli autocarri con sistema di carico e scarico di contenitori intercambiabili e con i corrispondenti rimorchi a slitta per contenitori intercambiabili sono previsti per il trasporto di contenitori scarrabili e container ISO. L'elevato numero di contenitori scarrabili e container ISO, specificatamente equipaggiati, in dotazione presso le diverse Armi fa sì che questi veicoli possono essere impiegati praticamente nell'intera gamma di compiti dell'esercito, ad eccezione dei casi in cui devono assolutamente essere impiegati autocarri fuoristrada.

Le combinazioni per scuola guida servono all'istruzione dei conducenti di veicoli presso le sedi di Thun, Burgdorf, Wangen a. A., Frauenfeld e Drognens.

Autocarri fuoristrada

In considerazione delle esigenze militari in materia di trasporti, anche in futuro sarà necessario poter disporre di autocarri fuoristrada. Quest'ultimi sono impiegati presso formazioni costrette a muoversi al di fuori della rete di strade consolidate – quali la difesa contraerea media e le formazioni di aiuto in caso di catastrofe.

Attribuzione

Poiché con i veicoli richiesti non è possibile un'assegnazione capillare alla truppa, la consegna avrà luogo in funzione delle necessità. Fanno eccezione, per motivi legati al rispettivo specifico impiego, le combinazioni per scuola guida.

Istruzione

L'istruzione avrà luogo in linea di principio secondo il comprovato sistema consistente nell'istruzione dei conducenti nelle scuole reclute e comprendente, tra l'altro, l'istruzione ai simulatori di allenamento alla guida FATRAN.

Logistica

La manutenzione degli autocarri è basata su infrastrutture esistenti dei centri logistici dell'esercito.

2.2.2.2 Considerazioni tecniche

Descrizione dei sistemi

Autocarri

Contrariamente al passato, i compiti di trasporto attualmente eseguiti dall'esercito rientrano in gran parte nelle fasce di capienza media (4–6 t di carico utile) e alta (8–12 t di carico utile) e sono realizzati con il ricorso a veicoli commerciali polivalenti a trazione integrale.

Sino al 2000, i veicoli di proprietà dell'esercito erano muniti esclusivamente di contenitori a cassone fissi e si distinguevano per le ottimali caratteristiche di trazione a livello di mobilità fuoristrada.

La scelta del telaio IVECO, e dei corrispondenti contenitori e rimorchi, comporta la possibilità di coprire le esigenze dell'esercito in maniera ottimale con una soluzione modulare (cfr. allegato 2 «Nuova generazione di veicoli: entità dell'acquisto»).

Dati tecnici			
Tipo di veicolo:	4×4	6×6	8×8
Peso totale:	18 t	26 t	32 t
Carico utile:	4–6 t	11 t	14 t
Norma in materia di gas di scarico: ¹⁶	EURO V	EURO V	EURO V
Soprastrutture:	Cassone ribaltabile con gru	Cassone ribaltabile	Sistema di carico e scarico di contenitori intercambiabili
	Pianale telonato	Cassone triribaltabile	
	Pianale con piattaforma elevatrice	Sistema di carico e scarico di contenitori intercambiabili	
	Pianale con gru di carico	Pianale telonato	

Autocarri fuoristrada

I veicoli di cui è proposto l'acquisto corrispondono a livello di concezione ai veicoli da sostituire e sono conformi alle più recenti prescrizioni di omologazione.

Il quantitativo di veicoli richiesto consentirà di sostituire soltanto una parte del vecchio parco di autocarri fuoristrada. Nei casi in cui le caratteristiche dell'impiego lo consentiranno, la parte rimanente dei vecchi autocarri fuoristrada sarà sostituita con veicoli standard a trazione integrale.

La principale differenza tra gli autocarri a trazione integrale e gli autocarri fuoristrada è rappresentata dall'equipaggiamento con pneumatici atti alla marcia fuori strada e dai relativi adeguamenti tecnici. Ulteriori elementi di differenza sono le soprastrutture esenti da torsione, vale a dire disaccoppiate dal telaio, e l'impiego di un argano per l'autorimozione.

A livello di tecnica automobilistica e di comando del veicolo, questi autocarri fuoristrada costituiscono un'unità logistica con gli altri autocarri richiesti. Ciò comporta una notevole riduzione dei costi in materia di istruzione e manutenzione.

Dati tecnici		
Tipo di veicolo:	4×4	6×6
Peso totale:	18 t	26 t
Carico utile:	6 t	10 t
Norma in materia di gas di scarico:	EURO V	EURO V
Soprastrutture:	Pianale telonato	Pianale telonato
Pianale, lunghezza interna:	5 m	6 m
Forza di trazione dell'argano:	8 t	8 t

¹⁶ Legge federale del 19 dicembre 1958 sulla circolazione stradale (LCStr; RS 741.01); Ordinanza del 19 giugno 1995 concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV; RS 741.41) con l'indicazione delle disposizioni d'esecuzione vigenti conformemente alla Direttiva dell'Unione europea n. 2005/55/CE.

Valutazione, collaudo, scelta del fabbricante

Autocarri

	Procedura ¹⁷	Fabbricante
Telai:	procedura selettiva	IVECO-MAGIRUS AG (D)
Cassone:	procedura mediante invito	Lanz+Marti SA, Sursee
Rimorchi per scuola guida:	procedura mediante invito	Lanz+Marti SA, Sursee
Soprastrutture ribaltabili:	procedura mediante invito	Moser SA, Steffisburg
Sistemi di carico e scarico di contenitori intercambiabili :	procedura selettiva	Notter SA, Boswil (Multilift)
Soprastrutture con gru di carico:	procedura mediante invito	Lanz+Marti SA, Sursee

Le soprastrutture dei rimanenti autocarri saranno messe a pubblico concorso, conformemente alle procedure d'acquisto prestabilite¹⁸, dopo la liberazione dei crediti.

Autocarri fuoristrada

Gli autocarri fuoristrada sono tecnicamente basati sugli autocarri a trazione integrale 4×4 e 6×6. I requisiti specifici previsti per gli autocarri fuoristrada sono stati verificati in via supplementare sulla base di un prototipo dal Centro di competenza formazione di guida dell'esercito in collaborazione con la truppa.

Le soprastrutture destinate agli autocarri fuoristrada saranno messe a pubblico concorso, conformemente alle procedure d'acquisto prestabilite, dopo la liberazione dei crediti.

2.2.3 Rimorchi

2.2.3.1 Considerazioni militari

Necessità

L'impiego di un numero sempre maggiore di contenitori scarrabili e container per realizzare l'auspicata polivalenza rende necessari, oltre agli appositi autocarri richiesti con il presente programma d'armamento, anche ulteriori rimorchi (muniti o privi di slitta) per contenitori intercambiabili.

¹⁷ Cfr. allegato 1 «Procedura d'aggiudicazione in seno all'Amministrazione federale e nell'ambito degli acquisti di armamenti».

¹⁸ Gli acquisti sottostanti all'accordo dell'OMC sugli appalti pubblici sono disciplinati nella legge federale del 16 dicembre 1994 sugli acquisti pubblici (LAPub; RS 172.056.1). I rimanenti acquisti della Confederazione e delle FFS sono disciplinati nell'ordinanza dell'11 dicembre 1995 sugli acquisti pubblici (OAPub; RS 172.056.11).



Autocarro 4x4, contenitori intercambiabili e rimorchio per contenitori intercambiabili



Autocarro 8x8, con sistema di carico e scarico di contenitori intercambiabili, e rimorchio a slitta per contenitori intercambiabili

Valutazione da parte della truppa

Nel caso dei rimorchi proposti (muniti o privi di slitta) per contenitori intercambiabili, si tratta di un acquisto successivo di prodotti comprovati già in uso con successo presso l'esercito.

Impiego

I rimorchi muniti di slitta per contenitori intercambiabili sono impiegati assieme agli autocarri con sistema di carico e scarico di contenitori intercambiabili.

Attribuzione

Poiché con i rimorchi proposti (muniti o privi di slitta) per contenitori intercambiabili non è possibile un'assegnazione capillare alla truppa, la consegna avrà luogo in funzione delle necessità.

Istruzione

L'istruzione avrà luogo in linea di principio secondo il comprovato sistema consistente nell'istruzione dei conducenti nelle scuole reclute e comprendente, tra l'altro, l'istruzione ai simulatori FATRAN.

Logistica

La manutenzione dei rimorchi è basata su infrastrutture esistenti dei centri logistici dell'esercito.

2.2.3.2 Considerazioni tecniche

Descrizione dei sistemi

I rimorchi proposti (muniti o privi di slitta) per contenitori intercambiabili fanno parte di una famiglia di rimorchi a due assi con ammortizzatori pneumatici che comprende anche i 277 rimorchi già introdotti nel quadro dei programmi d'armamento 1999 e 2002.

I rimorchi per contenitori intercambiabili privi di slitta consentono di caricare e scaricare senza mezzi ausiliari soprastrutture intercambiabili (container) sorrette da apposti sostegni.

I rimorchi per contenitori intercambiabili muniti di slitta consentono di caricare autonomamente da terra e nuovamente scaricare a terra – per mezzo di slitte e in combinazione con autocarri muniti di scaricatore-rovesciatore e di apparecchi con ganci – contenitori scarrabili e container.

Valutazione, collaudo, scelta del fabbricante

Per la fabbricazione dei rimorchi (muniti o privi di slitta) per contenitori intercambiabili è stata scelta, nel quadro di una procedura mediante trattativa privata, la Lanz+Marti SA.

2.2.4 Autofurgoni

2.2.4.1 Considerazioni militari

Necessità

Nell'ambito del programma d'armamento 1999, con il credito «Equipaggiamento e fabbisogno di rinnovamento 2004 (BEFR 04)», sono stati per la prima volta introdotti, in diverse versioni, 850 autofurgoni commerciali a trazione integrale del tipo MERCEDES-BENZ SPRINTER.



MERCEDES-BENZ SPRINTER, versione 316 CDI 4x4, per il trasporto di persone

Il lotto comprendeva 150 autofurgoni dotati di panche disposte trasversalmente rispetto alla direzione di marcia, che per ragioni di sicurezza¹⁹ non potranno più essere impiegati per il trasporto della truppa a partire dal 2010 e dovranno essere sostituiti entro il 2013. Devono inoltre essere sostituiti circa 100 veicoli di diversi tipi in servizio da oltre 15 anni, tra cui i TRANSPORTER VW e FORD. Gli autofurgoni richiesti servono al trasporto di truppe e materiali, sia nelle scuole sia nelle formazioni.

Valutazione da parte della truppa

Si tratta di modelli successivi a quelli già in uso. L' idoneità per la truppa è stata documentata già in occasione del primo acquisto nel quadro del programma d'armamento 1999. Le differenze tra i veicoli proposti e quelli attualmente in uso sono limitate al motore (emissioni), al cambio e all'equipaggiamento di sicurezza.

Impiego

L'impiego degli autofurgoni è orientato alle esigenze di trasporto della truppa. Versioni:

- 170 minibus per il trasporto di persone;
- 80 autofurgoni in diverse versioni per il trasporto di materiale.

Attribuzione

Poiché con gli autofurgoni richiesti non è possibile un'assegnazione capillare alla truppa, la consegna avrà luogo in funzione delle necessità.

Istruzione

L'istruzione avrà luogo in linea di principio secondo il comprovato sistema, consistente nell'istruzione dei conducenti nelle scuole reclute.

¹⁹ Cfr. art. 106 e 222g dell'ordinanza del 19 giugno 1995 concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV; RS 741.41).

Logistica

La manutenzione degli autofurgoni è basata su infrastrutture esistenti dei centri logistici dell'esercito.

2.2.4.2 Considerazioni tecniche

Descrizione dei sistemi

Il lotto proposto per l'acquisto comprende le due versioni di base seguenti:

Tipo di veicolo:	Combi 4×4	Telaio-cabina 4×4
Peso totale:	3,5 t	5,5 t
Carico utile:	1,1 t	2,5 t
Norma in materia di gas di scarico:	EURO V	EURO V
Tipo di trasporto: ²⁰	10 persone/materiale	2 persone/soprastrutture

L'impiego di autofurgoni civili genera minori costi d'esercizio rispetto all'impiego di veicoli fuoristrada. Le limitazioni d'uso connesse con la minore robustezza e il più breve ciclo di vita sono state consapevolmente messe in conto.

Valutazione, collaudo, scelta del fabbricante

Poiché nel 2005 è scaduto il contratto quadro per il MERCEDES-BENZ SPRINTER, nel 2007 è stato eseguito per l'acquisto di autofurgoni un nuovo pubblico concorso nell'ambito di una procedura selettiva. Il MERCEDES-BENZ SPRINTER è stato nuovamente scelto sulla base del confronto costi/benefici e in considerazione dei risultati delle prove presso la truppa.

2.2.5 Autovetture

2.2.5.1 Considerazioni militari

Necessità

L'acquisto di autovetture a 2–9 posti è proposto in considerazione dei risultati di un'indagine eseguita dall'Amministrazione federale delle finanze²¹, secondo cui sono indispensabili un ringiovanimento del parco veicoli nonché misure volte a incrementarne il livello di sfruttamento.

²⁰ I conducenti sono compresi nel numero indicato di persone trasportabili.

²¹ Prüfungsbefund der Eidg. Finanzverwaltung über die Bewirtschaftung der Fahrzeugflotte vom 18. März 2008 (un'indagine dell'Amministrazione federale delle finanze sulla gestione del parco veicoli, *non disponibile in italiano*).

In aggiunta a questo aspetto economico, i veicoli proposti soddisfano i requisiti ecologici stabiliti dal DDPS, secondo l'incarico conferito, in vista di una mobilità efficiente sotto il profilo energetico²².

Le autovetture proposte sostituiranno entro il 2013 circa 1500 veicoli in servizio da oltre 10 anni nell'esercito e nell'Amministrazione.



A titolo di esempio: station wagon (a sinistra) e autovettura con cassone (a destra) analoghe a quelle di cui si propone l'acquisto

Valutazione da parte della truppa

Per questo lotto di veicoli commerciali, il tipo di veicolo è stato scelto sulla base di meri criteri economici. Le esigenze degli utenti sono state adeguatamente considerate nell'ambito della valutazione.

Impiego

Le autovetture saranno impiegate dalla truppa e dall'Amministrazione conformemente alle direttive del DDPS sull'impiego parsimonioso ed efficiente dei veicoli ruotati:

- 50 autovetture a due posti, in qualità di veicoli per corrieri e veicoli d'esercizio;
- 750 autovetture del tipo «station wagon» a cinque posti, per il trasporto di persone;
- 200 autovetture a nove posti, per il trasporto di persone.

Attribuzione

Poiché con le autovetture richieste non è possibile un'assegnazione capillare alla truppa, la consegna avrà luogo in funzione delle necessità.

Istruzione

Le autovetture potranno essere guidate unicamente da persone che in ambito civile hanno conseguito una licenza di condurre della categoria B.

Logistica

A causa delle limitate risorse della Base logistica dell'esercito, la manutenzione delle autovetture avrà luogo presso aziende civili.

²² Istruzioni del 20 novembre 2008 concernenti l'impiego efficiente sotto il profilo energetico dei veicoli ruotati e dei veicoli cingolati del DDPS.

2.2.5.2 Considerazioni tecniche

Descrizione dei sistemi

Il lotto comprende le sei seguenti versioni:

Tipo di veicolo:	Furgonato	Station wagon Furgonato	Furgonato gas naturale	Station wagon Con cassone		
Trazione:	4×4		4×2			
Tipo di trasporto: ²³	9 pers.	5 pers.	9 pers.	5 pers.	5 pers.	2 pers.

Valutazione, collaudo, scelta del fabbricante

Le autovetture proposte per l'acquisto sono veicoli comunemente reperibili sul mercato. I veicoli a gas naturale rappresentano il 5 per cento circa del lotto.

L'aggiudicazione è avvenuta secondo un pubblico concorso OMC nell'ambito di una procedura libera.

Sono stati scelti i seguenti fabbricanti:

Tipo di veicolo	Fabbricante/modello
Station wagon, 5 persone, 4×4:	Skoda Octavia Combi 1.9 TDI
Autovettura furgonata, 9 persone, 4×2:	Citroën Jumpy 2.0 HDI
Station wagon/autovettura furgonata a gas naturale, 5 persone, 4×2:	Opel Zafira 1.6 CNG
Station wagon, 5 persone, 4×2:	Peugeot 308 Kombi 1.6 HDI
Autovettura con cassone, 2 persone, 4×2:	Opel Combo/Van 1.3 CDTI

Per l'autovettura furgonata per 9 persone 4×4 non ha ancora potuto essere scelto un fabbricante poiché i modelli sinora offerti non adempivano i previsti requisiti ecologici. Questo tipo di veicolo sarà nuovamente messo a pubblico concorso nel 2010.

2.2.6 Caricatrici su ruote

2.2.6.1 Considerazioni militari

Necessità

Anche le rimanenti 37 caricatrici su ruote FAUN F-1310 appartenenti al lotto di 55 caricatrici acquistato in origine – non impiegabili con carburanti biodegradabili né munibili di filtri antiparticolato per diesel – hanno raggiunto il termine della durata di utilizzazione.

²³ Nel numero indicato di persone trasportabili sono compresi i conducenti .



Caricatrice su ruote 14–16 t (configurazione di massima)

Per poter continuare ad eseguire i necessari lavori di «movimento terra», le truppe del genio e le formazioni d'aiuto in caso di catastrofe necessitano di appropriati mezzi di carico ruotati appartenenti alle classi medie di peso e di prestazione.

La proposta d'acquisto ha per oggetto 40 caricatrici su ruote destinate all'istruzione e agli impieghi della truppa – segnatamente agli impieghi sussidiari (aiuto in caso di catastrofe) – nonché a coprire le esigenze della Base logistica dell'esercito (BLEs).

Le caricatrici su ruote sostituiranno al più tardi entro il 2015 le caricatrici su ruote FAUN F-1310 ancora in servizio.

Valutazione da parte della truppa

L' idoneità per la truppa è un dato certo, poiché la truppa non ha formulato esigenze supplementari in materia di caricatrici su ruote commerciali e ha rinunciato a equipaggiamenti particolari.

Per la determinazione del miglior rapporto costi/benefici, saranno pertanto oggetto della valutazione da parte della truppa unicamente prodotti comunemente in commercio. La valutazione avrà luogo nel corso del 2011 (cfr. n. 2.2.6.2 «Valutazione, collaudo, scelta del fabbricante»).

Impiego

Le caricatrici su ruote sono destinate soprattutto all'istruzione di base dei conducenti di macchine edili. Tra i principali ulteriori possibili ambiti di impiego figurano:

- l'istruzione e i corsi delle truppe del genio e di salvataggio;
- gli impieghi sussidiari, segnatamente gli impieghi sussidiari di aiuto in caso di catastrofe;
- l'esercizio dei centri d'infrastruttura della BLEs.

Attribuzione

Poiché con le caricatrici su ruote proposte per l'acquisto non è possibile un'assegnazione capillare alla truppa, la consegna avrà luogo in funzione delle necessità.

Istruzione

L'istruzione è basata sull'attuale concetto d'istruzione per conducenti di macchine edili delle truppe del genio e di salvataggio.

Logistica

La manutenzione delle caricatori su ruote è basata su infrastrutture esistenti dei centri logistici dell'esercito.

2.2.6.2 Considerazioni tecniche

Descrizione del sistema

Le caricatori su ruote proposte per l'acquisto sono veicoli comunemente reperibili sul mercato corrispondenti al seguente profilo di requisiti:

- motore diesel conforme alle direttive UE;
- filtro antiparticolato per diesel (filtro antifuliggine);
- cabina di guida protetta, con impianto di climatizzazione;
- struttura articolata con regolazione a ginocchio – solida, ad alta prestazione, di lunga durata, con elevate caratteristiche di trazione e buona stabilità;
- installazione di carico solida, ad alta prestazione, con dispositivo di cambio rapido a funzionamento idraulico per le apparecchiature di lavoro;
- equipaggiamento conforme all'ordinanza del 19 giugno 1995 concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali e omologazione al traffico stradale.

Valutazione, collaudo, scelta del fabbricante

Le caricatori su ruote proposte per l'acquisto sono macchine edili comunemente reperibili sul mercato sulle quali, per quanto è dato prevedere, non saranno necessari adeguamenti per l'adempimento dei requisiti militari.

A causa dell'entrata in vigore di una legislazione più restrittiva sulle macchine edili il 1° gennaio 2011, l'industria immetterà sul mercato europeo una nuova generazione di macchine alla fine del 2010 e all'inizio del 2011.

La valutazione, seguita dalla scelta del tipo, si concluderà soltanto nel corso del 2011, vale a dire dopo la prevista approvazione del programma d'armamento 2010 da parte dell'Assemblea federale, affinché i nuovi standard tecnologici possano essere adeguatamente considerati nell'ambito dell'acquisto delle future caricatori su ruote dell'esercito, segnatamente per quanto concerne la protezione delle acque e le emissioni di gas di scarico.

In tal modo potrà essere garantito che a partire dalla metà del 2012 sarà consegnato alla truppa materiale conforme allo stato della tecnica e alle prescrizioni ambientali vigenti al momento della consegna.

2.2.7 Carrelli elevatori a forza

2.2.7.1 Considerazioni militari

Necessità

A causa degli elevati costi di manutenzione e dell'irreperibilità di una parte dei pezzi di ricambio, anche i rimanenti 170 carrelli elevatori a forza appartenenti al lotto di 368 carrelli STEINBOCK 2 t acquistato a suo tempo hanno raggiunto, dopo oltre 40 anni, il termine della durata di utilizzazione.



Carrello elevatore a forza 2–3 t (configurazione di massima)

Per poter coprire le esigenze attuali e future nel settore del trasporto di piccole partite, la truppa e gli esercizi logistici hanno bisogno di un adeguato mezzo di trasbordo con una potenza di sollevamento di 2–3 tonnellate.

È previsto l'acquisto di complessivamente 150 carrelli elevatori a forza.

Valutazione da parte della truppa

L'idoneità per la truppa è un dato certo, poiché la truppa non ha formulato esigenze supplementari in materia di carrelli elevatori a forza commerciali e ha rinunciato a equipaggiamenti particolari.

Per determinare il miglior rapporto tra costi e benefici, saranno pertanto oggetto della valutazione da parte della truppa unicamente prodotti comunemente in commercio. La valutazione avrà luogo nel corso del 2011 (cfr. n. 2.2.7.2 «Valutazione, collaudo, scelta del fabbricante»).

Impiego

I carrelli elevatori a forza sono destinati principalmente all'impiego da parte della truppa per il trasbordo di merci nelle retrovie.

Secondariamente, i carrelli elevatori a forca sono impiegati per il trasbordo di merci nei centri logistici e d'infrastruttura della Base logistica dell'esercito (BLEs) nonché per l'istruzione dei collaboratori della BLEs e dei militari.

Attribuzione

Poiché con i carrelli elevatori a forca proposti per l'acquisto non è possibile un'assegnazione capillare alla truppa, essi saranno gestiti in maniera centralizzata presso un pool del materiale e consegnati in funzione delle necessità.

Istruzione

L'istruzione è basata sull'attuale concetto d'istruzione per conducenti di carrelli elevatori a forca della Formazione d'addestramento della logistica.

Logistica

La manutenzione dei carrelli elevatori a forca è basata su infrastrutture esistenti dei centri logistici dell'esercito.

2.2.7.2 Considerazioni tecniche

Descrizione del sistema

I carrelli elevatori a forca richiesti sono veicoli comunemente reperibili sul mercato corrispondenti, tra l'altro, al seguente profilo di requisiti:

- motore diesel conforme alle direttive UE;
- filtro antiparticolato per diesel (filtro antifuliggine);
- cabina di guida protetta standard;
- equipaggiamento conforme all'ordinanza del 19 giugno 1995 concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali e omologazione al traffico stradale;
- struttura solida, ad alta prestazione, di lunga durata, con elevate caratteristiche di trazione e buona stabilità.

Valutazione, collaudo, scelta del fabbricante

I carrelli elevatori a forca proposti per l'acquisto sono mezzi di trasbordo comunemente reperibili sul mercato sui quali, per quanto è dato prevedere, non saranno necessari adeguamenti per l'adempimento dei requisiti militari.

A causa dell'entrata in vigore di una legislazione più restrittiva sui mezzi di trasbordo il 1° gennaio 2011, l'industria immetterà sul mercato europeo una nuova generazione di macchine alla fine del 2010 e all'inizio del 2011.

La valutazione, seguita dalla scelta del tipo, si concluderà soltanto nel corso del 2011, vale a dire dopo la prevista approvazione del programma d'armamento 2010 da parte dell'Assemblea federale, affinché i nuovi standard tecnologici possano essere adeguatamente considerati nell'ambito dell'acquisto dei futuri carrelli elevatori a forca dell'esercito, segnatamente per quanto concerne la protezione delle acque e le emissioni di gas di scarico.

In tal modo potrà essere garantito che a partire dalla metà del 2012 sarà consegnato alla truppa materiale conforme allo stato della tecnica e alle prescrizioni ambientali vigenti al momento della consegna.

2.2.8 Acquisto

Entità dell'acquisto e crediti necessari

L'entità dell'acquisto e i crediti necessari si suddividono come segue:

	mio. fr.
– Autocarri ²⁴	368,0
– Autocarri/contenitori intercambiabili comprendenti:	
– 336 autocarri a media mobilità fuoristrada, in differenti versioni	
– 60 combinazioni per scuola guida	
– 114 autocarri a media mobilità fuoristrada con sistema di carico e scarico di contenitori intercambiabili	
– 26 contenitori intercambiabili	
– 400 autocarri fuoristrada	
– Rimorchi (150)	9,0
– Autofurgoni (250)	19,5
– Autovetture (1000)	33,6
– Caricatrici su ruote (40)	15,0
– Carrelli elevatori a forza (150)	14,3
– Rincarò fino alla fornitura ²⁵	0,6
– Rischio	14,0
Totale	474.0

²⁴ I prezzi dei veicoli sono stati calcolati in gran parte sulla base di standard civili; ad esempio per quanto concerne la cabina di guida, il telaio di base, il motore, la trasmissione e l'equipaggiamento elettronico.

Gli autocarri richiesti comprendono tuttavia anche componenti che non fanno parte della configurazione standard (per es., in alcuni tipi di veicoli, gli pneumatici, i meccanismi di trazione, i pezzi applicati e il materiale d'equipaggiamento [strumenti, materiale di salvataggio, argani]). Si tratta di componenti prodotte in piccola serie, con un conseguente incremento dei costi.

²⁵ La lieve entità, rispetto all'investimento, del rincarò indicato è dovuta al fatto che per la maggior parte dei sottoprogetti sono valevoli prezzi fissi dalla data di ordinazione al momento della fornitura. Conformemente a quanto in uso nell'industria automobilistica, tali prezzi fissi sono stati convenuti nelle condizioni quadro o nei contratti d'opzione.

Organizzazione dell'acquisto

L'acquisto del materiale proposto sarà effettuato da armasuisse.

	Partner contrattuale
Autocarri	
– Autocarri	
– telai:	IVECO-MAGIRUS AG (D)
– soprastrutture:	
cassoni/rimorchi per scuola guida:	Lanz+Marti SA, Sursee
soprastrutture ribaltabili:	Moser SA, Steffisburg
sistemi di carico e scarico	
di contenitori intercambiabili:	Notter SA, Boswil
– Autocarri fuoristrada	
– telai:	IVECO-MAGIRUS AG (D)
– soprastrutture:	Pubblico concorso ai sensi della procedura d'acquisto prestabilita, dopo la liberazione dei crediti.
Rimorchi	Lanz+Marti SA, Sursee
Autofurgoni	MERCEDES-BENZ Svizzera SA
Autovetture	Fabbricanti dei veicoli o i rispettivi rappresentanti in Svizzera
Caricatrici su ruote	Fabbricanti delle macchine edili o i rispettivi rappresentanti in Svizzera
Carrelli elevatori a forca	Fabbricanti dei mezzi di trasbordo o i rispettivi rappresentanti in Svizzera

Effetti sul mercato dell'impiego in Svizzera

La partecipazione diretta dell'industria svizzera ammonta a circa 166 milioni di franchi. Poiché i sistemi proposti per l'acquisto sono costituiti in maggior parte da materiale impiegato sia in ambito civile sia in ambito militare e, in parte, sottostante alle prescrizioni dell'OMC, non è possibile una partecipazione indiretta conformemente a quanto in uso nell'ambito degli acquisti di materiali d'armamento.

Svolgimento cronologico dell'acquisto

La realizzazione dell'acquisto avverrà nel periodo 2011–2015.

2.2.9 Valutazione dei rischi

Il rischio del progetto d'acquisto «Nuova generazione di veicoli» è considerato globalmente da esiguo a medio:

- poiché i veicoli proposti per l'acquisto sono comunemente reperibili sul mercato, il rischio tecnico è considerato da esiguo a medio.
- Il rischio commerciale è considerato esiguo.

2.2.10 Costi d'infrastruttura e di manutenzione

I necessari adeguamenti e ampliamenti all'infrastruttura esistente saranno finanziati di volta in volta nel quadro del corrispondente messaggio sugli immobili del DDPS (credito quadro per progetti fino a 10 mio. fr.).

I costi di manutenzione per i veicoli/i sistemi richiesti ammontano globalmente a circa 7,5 milioni di franchi l'anno. Con l'introduzione dei nuovi veicoli e la concomitante messa fuori servizio dei veicoli da sostituire potranno essere risparmiati circa 1,5 milioni di franchi l'anno.

L'intero progetto d'acquisto «Nuova generazione di veicoli» comporta conseguenze differenziate per i costi di manutenzione:

Autocarri

Autocarri

Rispetto ai vecchi veicoli, i costi ordinari di manutenzione potranno essere ridotti nella misura di circa il 15 per cento per quanto concerne le combinazioni per scuola guida e, grazie alla configurazione pressoché di serie, nella misura di oltre il 20 per cento per quanto concerne i veicoli a cassone ribaltabile.

Per quanto concerne gli altri tipi di veicolo i risparmi in materia di manutenzione si aggireranno intorno al 15 per cento. Tuttavia una parte dei possibili risparmi sarà controbilanciata dai costi risultanti dalle più severe disposizioni legali (per es. in materia di trasporti di merci pericolose, controlli periodici ecc.).

Autocarri fuoristrada

La configurazione pressoché di serie consentirà di ridurre nella misura di almeno il 20 per cento i costi di manutenzione rispetto ai veicoli di cui è prevista la sostituzione.

Caricatrici su ruote e carrelli elevatori a forca

Poiché non sono stati formulati requisiti supplementari e grazie al fatto che l'acquisto comprende un quantitativo di veicoli inferiore a quello sinora gestito, i costi di infrastruttura risulteranno prevedibilmente inferiori.

I costi di manutenzione dei rimanenti veicoli/sistemi (rimorchi, autofurgoni, autovetture a 2–9 posti) si situeranno al livello degli importi registrati sinora.

2.3 **Sistema d'istruzione dei piloti di aviogetti PC-21** (31 milioni di franchi)

2.3.1 **Introduzione**

Il sistema d'istruzione dei piloti di aviogetti PC-21 (*JEPAS PC-21*) – comprendente il velivolo d'addestramento PC-21 e il relativo sistema d'istruzione terrestre – costituisce lo strumento principale dell'istruzione dei futuri piloti di aviogetti.

Nel quadro del programma d'armamento 2006 sono già stati acquistati e introdotti con pieno successo presso le Forze aeree 6 velivoli PC-21.

Nel quadro del messaggio sul programma d'armamento 2006 si era partiti dal presupposto che per l'istruzione di 4 a 6 aspiranti piloti di aviogetti sarebbero stati necessari 6 velivoli PC-21. Dalle esperienze raccolte durante l'istruzione della prima classe di piloti di aviogetti costituita di 4 aspiranti piloti, istruiti con il ricorso a 6 velivoli PC-21, è risultato che, pur corrispondendo il sistema, nelle linee essenziali, alle aspettative delle Forze aeree, l'istruzione di una classe di 6 aspiranti con 6 velivoli PC-21 sarebbe possibile soltanto a prezzo di limitazioni.

Ne conseguirebbe che settori d'istruzione quali il volo notturno e il combattimento aereo dovrebbero essere eseguiti con il ricorso agli F/A-18, molto più onerosi sul piano economico.

A ciò si aggiunge che negli ultimi anni è cresciuto il numero di piloti che hanno lasciato le Forze aeree (tra i nuovi datori di lavoro figura, tra l'altro, Swiss), motivo per cui il fabbisogno di nuove leve si situerà in futuro tra 6 e 8 nuovi piloti di aviogetti all'anno.

Per garantire la copertura del fabbisogno di nuovi piloti di F/A-18 sono pertanto necessari due velivoli PC-21 supplementari unitamente ai corrispondenti mezzi logistici e strumenti d'istruzione terrestri.



PC-21 delle Officine aeronautiche Pilatus SA

La necessità di ulteriori PC-21 supplementari per garantire le nuove leve in vista della realizzazione del progetto d'acquisto «Sostituzione parziale della flotta di Tiger» (SPFT) sarà appurata nel quadro del programma SPFT.

2.3.2 Considerazioni militari

Necessità

Le necessità militari per l'istruzione avanzata dei futuri piloti di aviogetti mediante il sistema *JEPAS PC-21* non hanno registrato novità di rilievo rispetto a quanto esposto nel programma d'armamento 2006.

Il *JEPAS PC-21* è basato su velivoli con avionica d'avanguardia nonché su mezzi d'istruzione di bordo e terrestri che consentono di formare e addestrare i futuri piloti al volo con gli F/A-18, segnatamente per quanto concerne le complesse modalità di impiego dei sistemi e di elaborazione dei dati.

Le esperienze positive raccolte durante la prima scuola per piloti hanno documentato e confermato le caratteristiche d'eccellenza, modernità ed economicità del «Sistema d'istruzione PC-21» quale strumento di istruzione dei futuri piloti di aviogetti F/A-18.

In considerazione delle conoscenze acquisite nel quadro della prima scuola per piloti e del mutato fabbisogno di prime leve, risultano necessari, unitamente ai corrispondenti elementi logistici e mezzi d'istruzione terrestri²⁶, due velivoli PC-21 supplementari.

L'acquisto consentirà di assicurare, per un numero futuro complessivo di sei a otto aspiranti piloti di aviogetti l'anno, lo svolgimento dei moduli d'istruzione intermedi tra la fase d'istruzione di base sui PC-7, dimostratisi sinora una best practice, e il passaggio agli F/A-18.

Logistica

L'organizzazione professionistica delle Forze aeree sarà responsabile dell'esercizio del *JEPAS PC-21*, mentre per la manutenzione saranno responsabili in primo luogo le Officine aeronautiche Pilatus SA e l'industria.

L'esatta ripartizione dei compiti e delle responsabilità per la manutenzione sarà disciplinata nel concetto relativo alla gestione del sistema, nonché periodicamente verificata, dalla Base logistica dell'esercito (BLEs).

²⁶ Comprendenti: un simulatore, un sistema di analisi delle missioni, mezzi d'istruzione assistita dall'ordinatore, elenchi di controllo, manuali d'addestramento, manuali d'istruzione specifici ai velivoli e un equipaggiamento di sopravvivenza.

2.3.3 Considerazioni tecniche

Descrizione del sistema

Ogni *JEPAS PC-21* comprende:

- un velivolo con sistema di missione adattabile;
- una stazione di pianificazione dei voli e di analisi;
- i relativi mezzi d'istruzione basati al suolo.

Il *JEPAS PC-21* è stato completamente riconcepito dalle Officine aeronautiche Pilatus SA. Le sue caratteristiche di volo e i sistemi sono comparabili in ampi settori a quelli degli aviogetti d'addestramento.

Il cockpit del PC-21 dispone di schermi multifunzionali e riproduce quello di un moderno velivolo da combattimento. L'elemento centrale è costituito dal sistema di missione adattabile che simula sistemi quali i radar, i comandi delle armi ecc. e consente l'allenamento all'utilizzazione e la familiarizzazione con la rappresentazione di tali sistemi in volo, senza che vi sia la necessità di montare i costosi sistemi reali.

Il sistema di missione è adattabile, in quanto gli adeguamenti – ad esempio ai sistemi specifici all'F/A-18 o a quelli di un successivo velivolo da combattimento – sono possibili principalmente mediante modificazioni del software. Grazie a questa caratteristica dell'equipaggiamento, il velivolo offre buone possibilità d'istruzione e d'allenamento orientate all'F/A-18 e orientabili a successivi velivoli da combattimento.

Dati tecnici

Potenza:	oltre 1100 kW
Apertura alare:	9,1 m
Lunghezza della fusoliera:	11,23 m
Peso massimo al decollo:	3,1 t
Velocità massima:	370 kt (ca. 685 km/h)
Numero massimo di g ammesso:	+8 g/−4 g
Quota massima di servizio:	25 000 ft (ca. 7600 m)

Valutazione, collaudo, scelta del fabbricante

Nel caso dei *JEPAS PC-21* proposti, si tratta di un acquisto successivo: la scelta del tipo ha già avuto luogo per la prima serie e la configurazione è immutata. L'hardware e il software, già realizzati nel quadro del programma d'armamento 2006, dovranno essere sottoposti ad adeguamenti supplementari. La commessa per l'acquisto dei velivoli PC-21 sarà aggiudicata direttamente alle Officine aeronautiche Pilatus SA.

2.3.4 Acquisto

Entità dell'acquisto e crediti necessari

L'entità dell'acquisto e i crediti necessari si suddividono come segue:

	mio. fr.
– 2 velivoli PC-21 nonché i relativi adeguamenti alla flotta esistente e alle stazioni di pianificazione delle missioni e di analisi	25,7
– adeguamenti ai simulatori	0,7
– pezzi di ricambio e materiale logistico	2,8
– Rincarare fino alla fornitura	1,2
– Rischio	0,6
Totale	31,0

Organizzazione dell'acquisto

Il progetto d'acquisto è gestito da un'organizzazione di progetto integrata del DDPS, sotto la direzione di armasuisse.

Le Officine aeronautiche Pilatus SA assumono la funzione di impresa generale.

Effetti sul mercato dell'impiego in Svizzera

La partecipazione diretta dell'industria svizzera ammonta a circa 20 milioni di franchi. Per quanto riguarda le prestazioni acquistate all'estero, non è prevista alcuna partecipazione *indiretta*.

Svolgimento cronologico dell'acquisto

La fornitura del sistema alle Forze aeree avrà luogo nel 2013.

2.3.5 Valutazione dei rischi

Globalmente, il rischio relativo all'acquisto successivo di due *JEPAS PC-21* può essere considerato esiguo:

- poiché si tratta di un acquisto successivo con la medesima configurazione, il rischio tecnico è considerato esiguo.
- Avendo le Officine aeronautiche Pilatus SA presentato un'offerta vincolante per l'intero volume d'acquisto, il rischio commerciale è considerato esiguo.

2.3.6 Costi d'infrastruttura e di manutenzione

Non sono necessari né adeguamenti né ampliamenti dell'infrastruttura esistente.

I costi di manutenzione per i sistemi supplementari ammontano a circa 1,5 milioni di franchi l'anno.

3 Crediti

3.1 Riassunto dei crediti

Il credito globale sollecitato per il programma d'armamento 2010 è suddiviso come segue:

	Mio. Fr.
– Logistica	24
– Mobilità	474
– Effetto delle armi	31
Totale	529

3.2 Osservazioni riguardanti il calcolo dei crediti e dei prezzi

I presenti crediti d'impegno comprendono tutti i tributi, segnatamente l'imposta sul valore aggiunto, alle aliquote oggi note.

Per i progetti d'acquisto, eccettuati gli acquisti a prezzi fissi, il rincaro fino alla fornitura completa del materiale è stato stimato e figura nelle domande 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:	CH	1,8 %
	D	2,1 %
	USA	2,7 %
	F	2,1 %
	A	2,2 %
– Corsi di cambio:	EUR	1,60
	USD	1,10

I dati che precedono sono fissati d'intesa con il Dipartimento federale delle finanze. Se nel corso dell'acquisto i tassi di rincaro e i corsi di cambio dovessero aumentare, occorrerebbe richiedere crediti aggiuntivi.

Poiché le forniture di materiale del programma d'armamento 2010 avverranno principalmente nel 2012 e nel 2013, i tassi di rincaro summenzionati coprono tale periodo.

Conformemente alla legge federale sulle finanze della Confederazione, i crediti d'impegno richiesti nel quadro di un programma d'armamento rappresentano un importo massimo che contiene una riserva menzionata nel messaggio e che non può essere superato senza l'approvazione del Parlamento.

La maggior parte dei progetti d'armamento può essere conclusa con costi inferiori rispetto al credito d'impegno stanziato.

Per quanto possibile, nel quadro della valutazione viene creata una situazione di libera concorrenza. La libera concorrenza e l'accertamento del miglior rapporto costi/benefici garantiscono prezzi conformi al mercato. Qualora sussista una situazione di monopolio (per es. nel caso di acquisti successivi), le analisi di mercato e l'esperienza degli specialisti in materia di acquisti costituiscono la base per la valutazione dei prezzi. Inoltre, armasuisse esige il diritto di visionare il calcolo dei prezzi. La struttura dei prezzi è un fattore di successo essenziale di un'azienda. Per quanto riguarda le informazioni sui prezzi, l'organo incaricato degli acquisti deve tutelare i segreti commerciali dei suoi clienti e dei 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. Si tratta di regola di contratti a prezzo fisso con o senza clausola del rincaro.

3.3 Spese supplementari

I costi di trasporto relativi alla parte importata degli acquisti di materiale non sono compresi nel credito globale richiesto. Tale somma, stimata in 0,15 milioni di franchi, graverà sul credito a preventivo, rubrica finanziaria 0800/A2119.0001 «Altre spese d'esercizio» (armasuisse).

La quota dell'imposta sul valore aggiunto relativa alle importazioni (ca. 16,5 mio. fr.) è stanziata nell'ambito dell'elaborazione del preventivo annuale.

4 Aspetti finanziari ed economici

4.1 Compendio dei costi

I costi previsti o generati in relazione con i progetti d'acquisto possono essere riassunti come segue:

Progetti d'acquisto	Progettazione, collaudo e preparazione dell'acquisto (BPCPA)	Costi d'acquisto	Misure edili	Costi annui di manutenzione
	Costi risultanti dall'acquisto/generati dopo l'acquisto			
	mio. fr.	mio. fr.	mio. fr.	mio. fr.
– Equipaggiamento logistico per l'elicottero leggero da trasporto e addestramento (eqpt log ELTA)	– ²⁷	24,0	–	– ²⁷
– «Nuova generazione di veicoli»	3,6	474,0	– ²⁸	7,5
– Sistema d'istruzione dei piloti di aviogetti PC-21	– ²⁹	31,0	–	1,5
Totale	3,6	529,0	–	9,0

4.2 **Progetti d'armamento rilevanti in materia di programma d'armamento, già realizzati o previsti, connessi con i progetti d'acquisto**

Equipaggiamento logistico per l'elicottero leggero da trasporto e addestramento

- Elicottero leggero da trasporto e addestramento (ELTA), compreso il simulatore per il mantenimento del valore dell'elicottero da trasporto 89 Super Puma (programma d'armamento 2005, 310 mio. fr.)
- Mantenimento del valore dell'elicottero da trasporto 89 Super Puma (programma d'armamento 2006, 194 mio. fr.)

Nuova generazione di veicoli

- Nuova generazione di autocarri (programma d'armamento 1999, 85 mio. fr.)
- Autofurgoni civili (programma d'armamento 1999, 30 mio. fr.)
- Nuovi autocarri (programma d'armamento 2002, 37 mio. fr.)

²⁷ BPCPA (0 mio. fr.) nonché costi annui d'esercizio e di manutenzione (20 mio. fr. per gli ELTA e 1 mio. fr. per il simulatore ELTA) indicati nel programma d'armamento 2005.

²⁸ I necessari adeguamenti e ampliamenti all'infrastruttura esistente saranno finanziati di volta in volta nel quadro del corrispondente messaggio sugli immobili del DDPS (credito quadro per progetti fino a 10 mio. fr.).

²⁹ BPCPA (0 mio. fr.) indicato nel programma d'armamento 2006.

- Sistema d'informazione e di condotta delle Forze terrestri (programma d'armamento 2006, 424 mio. fr.; programma d'armamento 2007, 278 mio. fr.)
- Potenziamento dell'infrastruttura di telecomunicazione (programma d'armamento 2007, 277 mio. fr.)

Sistema d'istruzione dei piloti di aviogetti PC-21

- F/A-18 C/D (programma d'armamento 1992, 3495 mio. fr.)
- Nuovo cockpit del PC-7 (programma d'armamento 2005, 36 mio. fr.)
- Sistema d'istruzione dei piloti di aviogetti PC-21 (programma d'armamento 2006, 115 mio. fr.)
- Sostituzione parziale della flotta di Tiger (SPFT, prevista)

4.3 Concretizzazione dei programmi d'armamento precedenti

Programma d'armamento	Crediti d'impegno stanziati	Spese sino alla fine del 2009	Pianificati		Osservazioni
			in mio. fr.	in %	
1999	1019	946	73	7,2	Conteggiati per fine 2009
2000	1141	1052	89	7,8	Carro armato granatieri 2000
2001	980	883	97	9,9	Carro armato di ricupero Büffel Simulatori di guida
2002	711	584	127	17,9	Sistemi di autoprotezione per elicotteri da trasporto TH 98 Apparecchi radio SE 235/135/035 Blindati ruotati per raccordo radio Mezzi di rifornimento delle Forze aeree
2003	407	311	96	23,6	Tutti i sistemi
2004	409	326	83	20,3	Tutti i sistemi
2005	1020	893	127	12,5	Tutti i sistemi
2006	1501	866	635	42,3	Tutti i sistemi
2007	581	215	366	63,0	Tutti i sistemi
2008	917	167	750	81,8	Tutti i sistemi
Stato ³⁰	8686	6243	2443	28,1	
2009	496	-	496	100,0	Tutti i sistemi

³⁰ Cfr. Preventivo 2010, Messaggio del CF del 19 agosto 2009, volume 2A, pag. 210: «Difesa nazionale», «525 Programma d'armamento». Sono indicati i valori previsti il 30 giugno 2009 per la fine del 2009 (programma d'armamento 2009 non compreso).

Nella colonna «Crediti d'impegno stanziati» figurano tutti i crediti d'impegno correnti approvati dal Parlamento per ogni programma d'armamento. Di regola, nell'ambito di un acquisto viene dapprima realizzata la pertinente infrastruttura presso il fornitore. Questi investimenti iniziali nonché complessi processi di fabbricazione ritmano le tappe fondamentali della pianificazione dei pagamenti o delle forniture.

Nella colonna successiva sono illustrati gli importi d'investimento versati ai fornitori entro la fine del 2009. La colonna «Pianificati» indica la parte di credito non ancora impegnata in data 1° gennaio 2010.

Per i sistemi menzionati nella colonna «Osservazioni» sono pianificati acquisti nel quadro della parte di credito non ancora impegnata.

4.4 Rilevanza economica

In occasione di acquisti di materiale d'armamento all'estero armasuisse esamina di volta in volta le possibilità di una partecipazione diretta o indiretta dell'industria svizzera, fatto salvo evidentemente il presupposto che la partecipazione industriale sia giustificata a livello di politica d'armamento e di politica di sicurezza e che l'industria svizzera sia competitiva e concorrenziale. In tal modo si tiene conto dei principi del Consiglio federale del 29 novembre 2002³¹ in materia di politica d'armamento del DDPS tesi a raggiungere un'elevata quota di creazione di valore aggiunto per la Svizzera.

– *Partecipazione diretta*

In caso di partecipazione diretta, l'industria svizzera è coinvolta direttamente nella produzione del materiale d'armamento da acquistare. Si tratta di rapporti di subappalto (industria subfornitrice), della produzione di moduli e componenti, della fabbricazione industriale, dell'assunzione di singole fasi di montaggio o della fabbricazione su licenza.

– *Partecipazione indiretta*

La partecipazione indiretta (offset) ha luogo laddove una partecipazione diretta non è possibile o non è opportuna. Può inoltre costituire un efficace complemento, nell'ambito di un determinato progetto, a una prevista partecipazione diretta alla fabbricazione. In tale contesto, il fabbricante estero di un materiale d'armamento di cui si propone l'acquisto s'impegna ad assegnare all'industria svizzera commesse inerenti al suo settore di influenza o ad agevolare l'accesso a siffatte commesse. In tale ambito si tratta soprattutto di creare rapporti d'affari di lunga durata e di aprire la via a nuove opportunità. Inoltre, si tratta anche di contribuire alla creazione di valore aggiunto in Svizzera, ossia di generare ore di lavoro nei portafogli di ordinazioni dell'industria svizzera.

I programmi di partecipazione industriale procurano annualmente all'industria svizzera commesse provenienti dall'estero per un ammontare di varie centinaia di milioni di franchi, di cui beneficiano in particolare numerose piccole e medie aziende (PMI). Oltre all'importante effetto occupazionale

31 FF 2003 370

per l'economia, gli affari di partecipazione industriale assumono anche una notevole rilevanza per il mantenimento in Svizzera delle competenze fondamentali in materia di tecnologia dell'armamento e di tecnologia di sicurezza.

In collaborazione con l'industria svizzera e le sue associazioni «Industria metalmeccanica ed elettrica svizzera» (Swissmem) e «Gruppo romando per il materiale di difesa e di sicurezza» (GRPM), armasuisse vigila affinché gli obblighi derivanti dagli affari di compensazione siano adempiuti dalle industrie d'armamento estere.

In occasione di una verifica, il Controllo federale delle finanze ha constatato che il volume delle commesse generato a favore dell'industria svizzera nel quadro della politica di partecipazione riveste un'importanza considerevole per l'economia nazionale. Nel contempo ha identificato un certo potenziale di ottimizzazione in materia di partecipazioni industriali. Parallelamente alla revisione della politica del Consiglio federale in materia d'armamento, l'ottimizzazione sarà avviata nel 2010 in base a una nuova strategia in materia di partecipazioni industriali e sulla base di una nuova offset policy. A livello operativo saranno a tal fine avviate apposite misure di ottimizzazione soprattutto nel settore «Offset controlling». In seguito all'ulteriore sviluppo strategico e operativo della politica in materia di partecipazione industriale saranno pertanto adottate pertinenti misure.

Progetti	Credito		Partecipazioni				
	In Svizzera			All'estero			
	Partecipazione diretta			Partecipazione indiretta		Partecipazione diretta	
	mio. fr.	mio. fr.	%	mio. fr.	%	mio. fr.	%
Equipaggiamento logistico per l'elicottero leggero da trasporto e addestramento (eqpt log ELTA)	24	6	25	8	33	10	42
«Nuova generazione di veicoli»	474	166	35	–	–	308	65
Sistema d'istruzione dei piloti di aviogetti PC-21 (JEPAS PC-21)	31	20	65	–	–	11	35
Totale	529	192	36	8	2	329	62
Effetto positivo sul mercato dell'impiego in Svizzera (produzione in Svizzera e partecipazione indiretta)				192	36		
				200	38		

Effetti sul mercato dell'impiego in Svizzera

La parte dell'acquisto aggiudicata alla Svizzera ammonta a 192 milioni di franchi, pari al 36 per cento.

Grazie alla partecipazione indiretta della nostra economia all'acquisto di materiale estero, imprese in Svizzera riceveranno ulteriori commesse a titolo di compensazione. Tali commesse ammontano, secondo le previsioni, a 8 milioni di franchi. Conse-

guentemente, l'effetto positivo sull'impiego in Svizzera sale a 200 milioni di franchi, pari al 38 per cento.

L'effetto positivo sull'impiego in Svizzera generato dal presente programma d'armamento è inferiore rispetto ad altri anni. Ciò è dovuto al fatto che nel quadro del progetto «Nuova generazione di veicoli» sono richiesti in maggioranza veicoli prodotti su base civile e il cui acquisto sottostà alle prescrizioni dell'OMC. Non sono pertanto autorizzati impegni in materia di partecipazioni indirette (offset), usuali e autorizzati invece nell'ambito degli acquisti di veicoli militari e di altri materiali d'armamento. Nell'ambito degli altri due progetti, pur incombando alcune parti di fornitura a fornitori esteri, esse sono di volta in volta complessivamente troppo ridotte perché valga la pena di concludere accordi in materia di partecipazioni indirette (offset).

Considerando la partecipazione diretta e indiretta e ipotizzando una cifra d'affari annua media di 180 000 franchi per persona occupata, l'effetto positivo sull'impiego in Svizzera corrisponde, per il programma d'armamento 2010, a circa 1111 anni/persona. Ne consegue che, in media, 500 persone saranno occupate per circa 2 anni.

5 Aspetti giuridici

5.1 Costituzionalità

La competenza dell'Assemblea federale è fondata sugli articoli 60, 163 e 167 della Costituzione federale (Cost.)³².

5.2 Subordinazione al freno alle spese

Il presente programma d'armamento sottostà al freno alle spese di cui all'articolo 159 capoverso 3 lettera b Cost., poiché prevede una spesa unica superiore a 20 milioni di franchi. Di conseguenza, per la sua approvazione è necessaria l'adesione della maggioranza dei membri di ciascuna delle due Camere.

5.3 Subordinazione al freno all'indebitamento

Le disposizioni concernenti il freno all'indebitamento³³ nonché le eventuali riduzioni nel quadro del preventivo 2010³⁴ e del piano finanziario 11–13³⁵ sono considerate nell'entità dell'acquisto.

³² RS 101

³³ Art. 126 Cost., art. 12–18 della legge federale del 7 ottobre 2005 sulle finanze della Confederazione (LFC).

³⁴ Decreto federale del 9 dicembre 2009, FF 2010 973.

³⁵ Decreto del Consiglio federale del 19 agosto 2009.

Procedura d'aggiudicazione in seno all'Amministrazione federale e nell'ambito degli acquisti di armamenti

In seguito all'entrata in vigore della legge federale sugli acquisti pubblici nel 1994 e della relativa ordinanza, i pubblici concorsi rientranti nella sfera dell'OMC sono disciplinati dal legislatore. La corrispondente legislazione nazionale in materia di acquisti è fondata sugli accordi dell'OMC, di livello superiore.

Genere di procedura

- | | |
|--|---|
| – Procedura libera: | ha luogo un pubblico concorso e tutti gli offerenti interessati possono presentare una propria offerta. |
| – Procedura selettiva | possono presentare un'offerta unicamente offerenti scelti. |
| – Procedura mediante invito | sono richieste almeno 3 offerte. |
| – Procedura mediante trattativa privata: | la commessa è aggiudicata direttamente a un offerente. |
-

Nuova generazione di veicoli: entità dell'acquisto

	Quantità	Oggetto dell'acquisto	Quantità
Autocarri/contenitori intercambiabili		Autocarri	
- Autocarri	536	- autocarri, 4x4, pianale telonato	100
- autocarri a media mobilità fuoristrada, in differenti versioni	336	- autocarri, 6x6, pianale telonato	100
		- autocarri, 6x6, con sistema per contenitori intercambiabili e contenitore intercambiabile	50
		- autocarri, 6x2, trasporto DDPS	12
		- autocarri, 4x4, cassone ribaltabile con gru di carico	10
		- autocarri, 6x6, cassone ribaltabile	30
		- autocarri, 6x6, cassone triribaltabile	30
		- autocarri, 4x4, telone scorrevole e gru di carico	4
	60	- combinazioni per scuola guida (autocarro con rimorchio)	60
- autocarri a media mobilità fuoristrada con sistema di carico e scarico di contenitori intercambiabili	114	- autocarri, 8x6, con scaricatore-rovesciatore e apparecchio con ganci	14
		- autocarri, 6x6, con scaricatore-rovesciatore e apparecchio con ganci	40
		- autocarri, 8x8, con scaricatore-rovesciatore e apparecchio con ganci	60
- contenitori intercambiabili	26	- contenitori intercambiabili su base C625 (logistica)	12
		- contenitori intercambiabili con telone scorrevole e gru di carico su base C625 (logistica)	14
- Autocarri fuoristrada	400	- autocarri, 4x4, fuoristrada, pianale telonato	250
		- autocarri, 6x6, fuoristrada, pianale telonato	150
Rimorchi	150	Rimorchi	
		- rimorchi per contenitori intercambiabili per autocarri, 6x6, con sistema per contenitori intercambiabili	50
		- rimorchi per contenitori intercambiabili con slitta (per autocarri, 6x6/8x8 muniti di scaricatore-rovesciatore e apparecchio con ganci)	100
Autofurgoni	250	Autofurgoni	250
Autovetture	1000	Autovetture	1000
Caricatrici su ruote	40	Caricatrici su ruote	40
Carrelli elevatori a forca	150	Carrelli elevatori a forca	150
Totale	2526	Totale	2526

Nuova generazione di veicoli: ragioni dell'acquisto

Oggetto dell'acquisto	Quantità	Regione dell'acquisto	Quantità
Autocarri/contentori intercambiabili			
- autocarri, 4x4, pianale telonato	100	- Sostituzione di autocarri, 4x4, SAURER 6 DM	100
- autocarri, 6x6, pianale telonato	100	- Sostituzione di autocarri, 6x6, SAURER 10 DM	100
- autocarri, 6x6, con sistema per contenitori intercambiabili e contenitore intercambiabile	50	- Sostituzione di diversi veicoli logistici (SAURER, STEYR)	100
- autocarri, 6x2, trasporto DDPS	12	- Sostituzione di autocarri, Amministrazione, MAN, 4x2/STEYR, 4x4	25
- autocarri, 4x4, cassone ribaltabile con gru di carico	10	- Sostituzione di SAURER 2 DM a cassone ribaltabile (già liquidati)	30
- autocarri, 6x6, cassone ribaltabile	30	- Sostituzione di autocarri, 6x4, SAURER D330	36
- autocarri, 6x6, cassone triribaltabile	30	- Sostituzione di autocarri, 6x4, SAURER D330	36
- autocarri, 4x4, telone scorrevole e gru di carico	4	- Sostituzione di veicoli logistici STEYR A680	6
- combinazioni per scuola guida (autocarro con rimorchio)	60	- Sostituzione delle attuali combinazioni per scuola guida	61
- autocarri, 8x6, con scaricatore-rovesciatore e apparecchio con ganci	14	- Sostituzione di autocarri, 6x4/4, WELAB, MERCEDES-BENZ	14
- autocarri, 6x6, con scaricatore-rovesciatore e apparecchio con ganci	40	- Ampliamento del parco di autocarri con scaricatore-rovesciatore e apparecchio con ganci	136
- autocarri, 8x8, con scaricatore-rovesciatore e apparecchio con ganci	60	- Ampliamento del parco di autocarri con scaricatore-rovesciatore e apparecchio con ganci	40
- contenitori intercambiabili su base C625 (logistica)	12	- Sostituzione di veicoli logistici STEYR A680 (con autocarro, 6x6, sic O)	22
- contenitori intercambiabili con telone scorrevole e gru di carico su base C625 (logistica)	14	- Sostituzione di veicoli logistici STEYR A680 (con autocarro, 6x6, sic O)	30
- autocarri, 4x4, fuoristrada, pianale telonato	250	- Sostituzione di autocarri, 4x4, SAURER 6 DM	400
- autocarri, 6x6, fuoristrada, pianale telonato	150	- Sostituzione di autocarri, 6x6, SAURER 10 DM	250
Rimorchi			
- rimorchi per contenitori intercambiabili per autocarri, 6x6, con sistema per contenitori intercambiabili	50	- Ampliamento del parco di rimorchi per contenitori intercambiabili	150
- rimorchi per contenitori intercambiabili con slitta (per autocarri, 6x6/8x8 muniti di scaricatore-rovesciatore e apparecchio con ganci)	100	- Ampliamento del parco di rimorchi per contenitori intercambiabili con slitta	127
Autofurgoni	250	Sostituzione parziale di diversi autofurgoni	850
Autoveiture	1000	Sostituzione di diverse autoveiture a 2-9 posti	1500
Caricatrici su ruote	40	Sostituzione di caricatrici su ruote FAUN F-1310	55
Carrelli elevatori a forca	150	Sostituzione di carrelli elevatori a forca STEINBOCK	368