

Il grande affare USA dell'AGS di Sigonella

di *Antonio Mazzeo*

La militarizzazione del territorio e le minacce alla sicurezza dei siciliani sono inesauribile fonte di guadagno per una delle principali aziende del comparto militare statunitense. Spacciato dal ministro La Russa come importante occasione di sviluppo economico ed occupazionale, il nuovo sistema AGS di sorveglianza terrestre della NATO che sta per essere realizzato nella base di Sigonella, è invece l'occasione per trasferire enormi risorse pubbliche nelle casse di un consorzio industriale che vede in posizione dominante le statunitensi Northrop Grumman e General Dynamics.

Secondo fonti atlantiche, il programma AGS (Alliance Ground Surveillance) sarà un sistema integrato che consisterà di un segmento aereo e di uno terrestre, gestito da un NATO Force Command di 800 uomini, basato a Sigonella. L'AGS permetterà alla NATO di "eseguire la continua sorveglianza di vaste aree di territorio", grazie all'utilizzo dei velivoli senza pilota "Global Hawk", dotati di elevata autonomia (superiore a 30 ore di volo) ed in grado di volare fino a 60.000 piedi di altezza ed in qualsiasi condizione meteorologica. Nello specifico, i velivoli della Northrop Grumman saranno del tipo "Block 40", equipaggiati con un sensore radar di sorveglianza del suolo (MPRIP Multi-Platform Radar Insertion Program) ed un sistema di trasmissione dati a banda larga. Anche sensori e trasmettitori saranno di realizzazione statunitense e l'affidamento in regime di monopolio dell'AGS all'industria USA è stata la causa prima della diserzione dal programma dei maggiori paesi dell'Alleanza Atlantica.

Originariamente il piano di sviluppo del sistema di sorveglianza della NATO vedeva associate 23 nazioni. Il 16 aprile 2004, Bruxelles attribuì al consorzio "Trans-Atlantic Industrial Proposed Solution" (TIPS) la ricerca e la progettazione delle apparecchiature terrestri e aeree dell'AGS. Al consorzio, con sedi ad Ottobrun (Germania) e Bruxelles, partecipavano le statunitensi Northrop Grumman e General Dynamics, la European Aeronautic Defense and Space Company – EADS (gruppo aerospaziale a cui aderiscono società tedesche, francesi ed olandesi), la francese Thales, la spagnola Indra e l'italiana Galileo Avionica. L'accordo prevedeva la realizzazione di una flotta di aerei senza pilota a composizione mista (i Global Hawk USA e gli europei Airbus A321). Sempre in vista dell'AGS, le direzioni nazionali per gli armamenti di Francia, Germania, Italia, Olanda, Spagna e Stati Uniti d'America firmavano una lettera d'intenti per creare congiuntamente il radar TCAR. Quattro 4 miliardi di euro il valore degli investimenti previsti, il più alto mai nella storia dei programmi di riarmo della NATO.

Due anni più tardi, sorsero le prime fratture nei rapporti interalleati. Gli insostenibili costi del programma e la prepotenza di Washington nel privilegiare i contractor USA a danno dei "partner" europei, costrinsero all'abbandono del piano di ricerca dei nuovi sensori radar. Nel 2006, la Northrop Grumman, decise unilateralmente di dotare gli "RQ-4B Global Hawk" prescelti per l'AGS, di un radar ad alta risoluzione prodotto in consorzio con un altro colosso USA, Raytheon, escludendo le società europee del consorzio TIPS. Ma il vero e proprio colpo di scena accadde nel novembre 2007, quando un comunicato dell'US Air Force annunciò l'abbandono della soluzione "mista" per la componente aerea del nuovo programma NATO. Vennero fatti fuori gli Airbus A321 per affidare in esclusiva la commessa dei velivoli spia alla Northrop Grumman. La scelta definitiva ricadde sui Global Hawk nella configurazione "Block 40", progettati grazie ad un contratto di 287 milioni di dollari che era stato sottoscritto sei mesi prima dalla stessa aeronautica militare statunitense. A questo punto la rabbia degli alleati europei divenne incontenibile e, uno dopo l'altro, Belgio, Francia, Ungheria, Olanda, Portogallo, Grecia e Spagna ritirarono il proprio appoggio finanziario ed industriale all'AGS.

Nel corso della riunione dei Ministri della Difesa della NATO di Cracovia, il 19 e 20 febbraio scorso, è stata formalizzata la scelta di Sigonella come "principale base operativa" del sistema di sorveglianza, ma il *Memorandum of Understanding* del programma AGS è stato sottoscritto solo da

Estonia, Lettonia, Lituania, Lussemburgo, Norvegia, Repubblica Ceca ed Italia. Nonostante un notevole ridimensionamento del budget originario destinato a quello che è stato definito il “Grande Orecchio” della NATO in un’area che si estende dai Balcani al Caucaso e dall’Africa al Golfo Persico, la diserzione in massa degli alleati ha comportato per il nostro paese l’assunzione di una maggiore spesa per le attrezzature e le infrastrutture dell’AGS, circa 150 milioni di euro, pari al 10% del piano finanziario generale del programma. Anche le industrie che si spartiranno il bottino di guerra si sono ridotte: oltre a Northrop Grumman, General Dynamics e Raytheon, compaiono nel ruolo di modestissime sub-appaltatrici l’EADS e l’italiana Selex Galileo, gruppo Finmeccanica.

Nel febbraio 2009, la supremazia dei contractor USA è stata ulteriormente rimarcata dal contratto di 79,4 milioni di dollari sottoscritto dall’US Air Force per installare la multi-piattaforma radar MP-RTIP a bordo dei Global Hawk per accrescerne operatività e potenza elettronica. Anche in questo caso la Northrop Grumman ha scelto come subappaltatrici solo imprese USA: Raytheon Space and Airborne Systems (California), Aurora Flight Sciences (Virginia), L-3 Communications (Salt Lake City), Raytheon Intelligence and Information Systems (Virginia), Rolls-Royce Corporation (Indianapolis) e Vought Aircraft Industries (Dallas).

Come se ciò non bastasse, sempre in febbraio il Pentagono ha affidato a Northrop Grumman un contratto di 276 milioni di dollari per le “operazioni di supporto e manutenzione” di tutti i velivoli “RQ-4 Global Hawk” dell’US Air Force, quattro dei quali stanno per essere installati in via definitiva a Sigonella in aggiunta ai velivoli senza pilota della NATO. Anche la NASA, l’agenzia spaziale USA, si è affidata ai velivoli senza pilota della Northrop Grumman per misteriose “attività sperimentali e di osservazione terrestre”. Due Global Hawk sono stati destinati al teatro mediterraneo ed uno di questi stazionerà stabilmente nell’aeroporto di Decimomannu, a pochi chilometri dalla Sardegna. Il ministro della difesa tedesco ha invece aperto le porte al gruppo industriale statunitense per affermarsi nel mercato europeo dei velivoli senza pilota, oggi in forte crescita. È stata affidata infatti una commessa di 430 milioni di euro per la ricerca e lo sviluppo del sistema di riconoscimento e sorveglianza (SIGINT) “Euro Hawk”. Un consorzio costituito da Northrop Grumman ed EADS produrrà per l’aeronautica militare tedesca, aerei senza pilota Global Hawk nella versione “Block 20”, i quali ospiteranno a bordo un nuovo sofisticato sistema d’intelligence che uscirà dagli impianti di Immenstaad, Germania.

Da Madrid giungono intanto nuovi particolari sulle ragioni che avrebbero convinto l’esecutivo Zapatero a ritirarsi dall’AGS. Secondo il delegato del governo in Aragona, Javier Fernández, la Spagna aveva candidato in un primo tempo l’aeroporto di Zaragoza come principale base operativa del programma NATO, ma elementi di ordine economico-industriale e di sicurezza del traffico aereo hanno poi reso impraticabile l’opzione. “Quello che sarà installato a Sigonella non ha nulla a che fare con il progetto globale che era stato determinato dall’Alleanza Atlantica”, ha dichiarato Fernández. “Nella realtà, assistiamo ad una paralisi dell’AGS. Nella base italiana giungeranno solo alcuni aerei che in passato erano presenti sul suolo statunitense. La candidatura di Zaragoza fu voluta perché il centro di comando e controllo del sistema di vigilanza terrestre era uno dei programmi più ambiziosi della NATO, con un costo di circa 4.000 milioni di euro, poi ridottosi a 1.560. Una volta che l’Alleanza atlantica ha deciso di prescindere dall’utilizzo dei velivoli Airbus 321 per puntare esclusivamente sull’utilizzo dei Global Hawk, la Spagna ha perso ogni interesse economico per l’AGS. Si trattava infatti di comprare aerei e radar negli Stati Uniti senza benefici per l’industria del nostro paese”.

Il rappresentante del governo ha aggiunto che l’installazione a Zaragoza dei velivoli senza pilota presentava “molti inconvenienti” al normale funzionamento del vicino aeroporto della città. “Dato che le aeronavi della NATO voleranno continuamente per catturare le informazioni – ha spiegato Fernández – si potevano generare restrizioni al traffico aereo, saturazione nello spazio aereo e problemi durante gli atterraggi e i decolli. Proprio per questo l’uso di aerei senza pilota non è stato ancora regolato in Spagna”. Per la cronaca, la base di Sigonella sorge ad una decina di chilometri dallo scalo di Catania-Fontanarossa dove annualmente transitano più di sei milioni di passeggeri.