

Il gran banchetto degli F-35: sei miliardi, mille pagine e nessuno che assaggi il menù

Cronaca semiseria di come la Confederazione ha comprato 36 caccia da combattimento senza che quasi nessuno leggesse il conto

C'è una fotografia, scattata il 19 settembre 2022 ad Armasuisse, che meriterebbe una cornice dorata al Museo nazionale svizzero, sezione "ironia involontaria". Due uomini, Darko Savic e Martin Sonderegger, posano con una pila di documenti in mano davanti alle telecamere. Il comunicato ufficiale che accompagna lo scatto recita solennemente: "Prezzi e condizioni di questo contratto sono vincolanti e il loro rispetto è sottoposto a una sorveglianza rigorosa" ([VBS/DDPS](#)). Vincolanti, sorvegliati, rigorosi. Tre aggettivi che, a distanza di quattro anni, suonano come la recensione entusiasta di un ristorante che poi ti manda in ospedale.

Il conto, per cominciare

Partiamo dai numeri, perché in questa storia sono l'unica cosa che sembra davvero fissa. Il prezzo aggregato per l'acquisto dei 36 F-35A, comprensivo di velivoli, equipaggiamento specifico, armamento e munizioni, pacchetto logistico, sistemi di addestramento e pianificazione missione, più il rischio tecnico e l'inflazione, ammonta a **6,035 miliardi di franchi**: 3,828 miliardi solo per gli aerei, 1,927 miliardi di logistica, 107 milioni di munizioni, 86 milioni di simulatori e addestramento, 82 milioni di "rischio tecnico" (categoria che, col beneficio del senno di poi, andrebbe forse riclassificata come "rischio umano") e infine 5 milioni per l'inflazione prevista — la voce più piccola del conto, e forse l'unica stima che si è rivelata fin troppo ottimistica ([VBS/DDPS](#); [Flugrevue](#)). A parte, come contorno, l'accordo di compensazione industriale con Lockheed Martin da 2,9 miliardi. Un menù degustazione da manuale, se non fosse che, come vedremo, nessuno l'ha davvero letto fino in fondo.

Un antipasto lungo mille pagine (forse)

Quanto sarà lungo, di preciso, questo contratto? Nessuno lo dice a chiare lettere, ma basta guardare gli ingredienti. La Letter of Offer and Acceptance americana prevede di per sé informazioni generali, condizioni standard, descrizione del caso e "case lines" dettagliate per ogni singolo articolo fornito ([Commissione della gestione, parlament.ch](#)) — moltiplicato per 36 aerei, armamenti, ricambi, simulatori, addestramento e la Nota 55 sul fantomatico prezzo fisso. Ipotizzare che il fascicolo completo, allegati tecnici e liste prezzi compresi, superi le mille pagine non sembra affatto eccessivo. Per dare un'idea di scala: il solo rapporto della Commissione della gestione che ha indagato *sul mancato prezzo fisso* — non il contratto, solo l'inchiesta su di esso — conta già 95 pagine ([migflug.com](#)). Se l'inchiesta sul pasticcio è già un librone, si può immaginare la mole del pasticcio stesso.

Il cuoco solitario

E qui arriva il colpo di scena degno di un giallo scandinavo. In tutta questa vicenda da sei miliardi, una sola persona conosceva davvero i dettagli del contratto: Darko Savic, capoprogetto per l'acquisto del nuovo aereo. Trattava con gli americani, riceveva le loro e-mail, conosceva le loro obiezioni sul prezzo fisso — e, secondo quanto riportato dalla stampa, sarebbe stato l'unico in tutto il Dipartimento ad aver letto il contratto per intero ([NZZ](#)). Tutti gli altri — la consigliera federale Viola Amherd, il vicedirettore di Armasuisse Peter Winter, il capo dell'armamento Martin Sonderegger, il comandante delle Forze aeree Peter Merz — si fidavano di lui. Un solo uomo, un contratto

miliardario, zero condivisione del rischio: è la dimostrazione plastica che **non bisogna mettere tutte le uova in un solo paniere**, specie quando il paniere in questione risponde solo a sé stesso.

Troppi cuochi, menù indigesto

Ma non crediate che Savic fosse davvero solo. Intorno al piatto principale si sono affacciati a turno lo studio legale zurighese Homburger (consultato due volte), l'americano Arnold & Porter (consultato, questo sì, con un anno e mezzo di ritardo), la Defense Security Cooperation Agency di Washington, il Controllo federale delle finanze e, buon ultimo, il Parlamento che ha approvato il credito. Una brigata di cucina niente male — con l'unico difetto che nessuno ha mai assaggiato la pietanza prima di servirla ai contribuenti. **Troppi cuochi guastano la cucina**: qui il problema non era la scarsità di consulenti, ma l'assenza di chiunque avesse voce in capitolo e responsabilità sull'esito finale.

Il notaio che non ha letto il rogito

Il colpo di grazia grottesco arriva però dal vertice politico. Viola Amherd, allora a capo del Dipartimento della difesa, è di professione notaia — cioè, per definizione professionale, la persona la cui intera carriera consiste nel leggere contratti riga per riga prima di metterci il timbro. Alla domanda se avesse letto il contratto d'acquisto degli F-35, ha risposto di averne letto "alcune parti" (NZZ). Peter Winter, dal suo canto, avrebbe ammesso — sempre secondo la NZZ — di non averlo letto affatto. **Il calzolaio ha le scarpe rotte**: la professionista la cui deontologia impone di certificare che un atto sia stato compreso da chi lo firma, non ha applicato a sé stessa lo stesso standard che applicherebbe a un cliente in un rogito immobiliare da due milioni, figuriamoci a un acquisto da sei miliardi.

Per dare un metro di paragone a chi rogherebbe con più zelo l'acquisto di un garage, il ponte sullo Stretto di Messina — un'opera che si è guadagnata anni di audizioni, ricorsi e titoli di giornale — è oggi valutato a circa 13,5 miliardi secondo il progetto definitivo del CIPESS (La Sicilia); tenendo conto della manutenzione straordinaria fino al 2060, si arriva a superare i 15,3 miliardi (Sky TG24). In Svizzera, patria del "prezzo fisso" che fisso non era, i progetti più onerosi sfornati dalla Confederazione negli ultimi vent'anni si misurano così: Cargo sous terrain, la rete di tunnel logistici sotterranei ancora sulla carta, 25-35 miliardi di franchi (SRF); il piano di riarmo dell'esercito 2026-2039, 58 miliardi (TIO); la Nuova ferrovia transalpina NEAT, gallerie del San Gottardo, del Lötschberg e del Ceneri comprese, 22,8-23 miliardi (UFT/BAV); il neonato fondo per la sicurezza e la difesa, 24 miliardi (laRegione); e, al quinto posto di questa poco invidiabile classifica, i nostri cari F-35A con relativo accordo di compensazione, circa 9,3 miliardi (VBS/DDPS). Persino il grottesco, si direbbe, ha un suo ordine di grandezza — e in questa graduatoria gli aerei da combattimento sono soltanto la quinta cattedrale nel deserto, non la prima.

Chiudere la stalla, coi buoi già in volo verso gli USA

Non manca il classico "meglio tardi che mai", qui ribattezzato "meglio tardissimo che mai". Lo studio Arnold & Porter, l'unico ad affermare senza ambiguità che la garanzia del prezzo fisso non era giuridicamente esigibile, viene coinvolto solo un anno e mezzo *dopo* la firma del contratto. **Chiudere la stalla quando i buoi sono già scappati** — o, in questo caso, quando i buoi sono già decollati verso Payerne.

Tra il dire e il fare

Nel frattempo, gli avvocati di Homburger avevano raccomandato, già nel novembre 2021, di eliminare dal contratto le formulazioni che potevano generare dubbi sull'esistenza di un prezzo

fisso forfettario. Risultato: non è stato modificato nulla, le formulazioni ambigue sono rimaste tali e quali (NZZ). **Tra il dire e il fare c'è di mezzo il mare** — in questo caso, letteralmente l'Atlantico.

Il lieto fine, per tutti tranne che per i contribuenti

E come finisce questa commedia degli equivoci da sei miliardi? Con tutti che escono di scena senza pagare pegno. Viola Amherd non è più consigliera federale. Martin Sonderegger è in pensione. Peter Merz è passato al privato come CEO di Skyguide. Darko Savic ha lasciato l'Amministrazione federale e lavora oggi nel settore privato, per un costruttore di aerei che con la vicenda F-35 nulla ha a che vedere. **Passata la festa, gabbato lo santo**: chi ha imbandito la tavola se n'è andato prima che arrivasse il conto — che, come sempre in questi casi, resta sul tavolo dei contribuenti elvetici, insieme a un contratto di almeno mille pagine che, a questo punto, meriterebbe davvero di essere letto per intero. Magari dall'ultimo che è rimasto: Peter Winter, oggi a capo dell'ufficio di Armasuisse a Washington. Chissà se, da lì, il testo si legge meglio.

Il capanno per le biciclette di Berna

E se tutta questa vicenda avesse in fondo una spiegazione scientifica, oltre che proverbiale? Nel 1957 lo storico britannico Cyril Northcote Parkinson formulò quella che oggi si chiama **legge della banalità** (o "bike-shedding"): una commissione, messa di fronte a un reattore nucleare da 10 milioni di sterline e a un capanno per biciclette da 350, approva il reattore in due minuti e mezzo — troppo complesso per essere discusso — e poi passa un'ora a litigare sul colore del tetto del capanno, perché quello lo capiscono tutti (Wikipedia; Wikipedia italiana su Parkinson). Sostituite il reattore con un contratto da 6,035 miliardi per 36 caccia da combattimento, e il capanno per biciclette con, che ne so, il colore della tuta dei piloti o il nome da dare allo squadrone: il principio di Parkinson spiega meglio di qualsiasi audit perché in Svizzera si sia discusso animatamente di tutto tranne che della sola cosa che contava davvero — se il prezzo fosse davvero fisso. Troppo tecnico, troppo complesso, troppo imbarazzante per ammettere di non capirlo: meglio fidarsi dell'esperto e passare al prossimo punto all'ordine del giorno. Con una variante tutta elvetica rispetto al modello originale di Parkinson: qui il capanno per le biciclette non l'ha mai visto nessuno, e nessuno l'ha mai discusso. L'unico che ne conosceva la posizione, il colore e il prezzo sarebbe stato, manco a dirlo, sempre lui — Darko Savic. Chiedergli la ricevuta, a questo punto, rischierebbe di essere l'ennesima — vuota — formalità. Così come, per restare in tema di reattori e negoziati con superpotenze da parte di una sedicente e rispettata potenza perpetuamente neutrale, torna utile un vecchio proverbio russo che Reagan amava ripetere a Gorbaciov proprio durante i colloqui sul disarmo nucleare: **доверяй, но проверяй** (*doveray, no proveryay*) — "fidati, ma verifica" (Wikipedia). Al DDPS, con gli F-35, si sono fermati tutti alla prima metà della frase.

Circolare, gente, circolare

Un ultimo aggiornamento, perché questa storia non smette di scrivere da sola il proprio finale. Il popolo svizzero, chiamato alle urne il 27 settembre 2020, aveva approvato — con un margine risicato dello 0,1%, appena 8.670 voti di scarto — uno stanziamento massimo di **6 miliardi di franchi** per l'acquisto di nuovi aerei da combattimento: non un modello, non un numero di velivoli, solo un tetto di spesa (admin.ch; Wikipedia). Sei miliardi, decisi da chi avrebbe poi dovuto pagarli.

Ebbene: il rapporto della Commissione della gestione che certifica come tra Berna e Washington non sia mai stato concordato alcun prezzo fisso porta la data dell'8 settembre 2026, un martedì (laRegione). Esattamente una settimana dopo, martedì 15 settembre 2026, il Consiglio nazionale ha approvato senza troppi patemi un credito di 3,4 miliardi di franchi per l'esercito e, insieme, un credito addizionale di 394 milioni legato proprio all'acquisto degli F-35A — più altri 89 milioni per allargare gli hangar che dovranno ospitarli (tvsvizzera; laRegione). Il tetto originario di 6 miliardi votato dal popolo, nel frattempo, si è già "adeguato all'inflazione" fino a sfiorare i 6,4-6,7 miliardi,

senza che nessuno sia tornato a chiedere il permesso a chi lo aveva fissato nelle urne (Corriere del Ticino).

In aula, va detto, la destra ci ha anche provato a rilanciare: una mozione per aggiungere altri 650 milioni e comprare tutti e 36 gli aerei invece dei 30 ormai dati per persi è stata respinta di stretta misura. Il credito di 394 milioni è invece passato con margine ben più largo (Corriere del Ticino). Poco prima del voto, il consigliere nazionale vodese Benoît Gaillard (PS) aveva tentato un'ultima metafora, tanto calzante quanto inascoltata: «Questa non è l'ultima esplosione della bomba a frammentazione politica dell'F-35. I costi per l'adeguamento delle infrastrutture terrestri hanno già superato il budget. I superamenti dei costi per l'addestramento, la manutenzione e l'esercizio saranno le prossime esplosioni» (Corriere del Ticino). Detto, votato, archiviato nello stesso pomeriggio: non a caso, lo stesso giorno, un quotidiano ticinese titolava con involontaria precisione «Prosegue indisturbato il volo degli F-35» (laRegione).

Morale della favola: il rapporto che demolisce la narrazione del prezzo fisso esce un martedì, e il denaro per pagare comunque le prossime rate passa il martedì successivo, quasi fosse un dettaglio amministrativo tra i tanti. **Circolare, gente, circolare**: non c'è nulla da vedere qui, il conto degli F-35 prosegue spedito come se niente fosse — capanno per biciclette compreso.

Niccolò Salvioni, avvocato e notaio, analista politico-istituzionale — Ticinus, Centro Studi, Locarno, Cantone Ticino, Svizzera, il 18 settembre 2026

Fonti: Neue Zürcher Zeitung; Flugrevue sulla ripartizione dei costi F-35A; Dipartimento federale della difesa, della protezione civile e dello sport (VBS/DDPS); Rapporto della Commissione della gestione del Consiglio nazionale, parlament.ch; migflug.com; Legge della banalità, Wikipedia; Trust, but verify, Wikipedia; Votazione popolare del 27 settembre 2020, admin.ch; Rapporto CdG-N sul prezzo fisso, laRegione; Credito 3,4 miliardi per l'esercito, tvsvizzera; Corriere del Ticino sull'adeguamento all'inflazione; Corriere del Ticino sul voto del Consiglio nazionale e la citazione di Benoît Gaillard; La Sicilia sul progetto definitivo del Ponte; Sky TG24 sui costi di manutenzione del Ponte; SRF su Cargo sous terrain; TIO sul piano di riarmo 2026-2039; UFT/BAV sulla NEAT; laRegione sul fondo per la sicurezza e la difesa.