

ARRIVARE DEL TICINO

G.A. 6900 LUGANO / ANNO CIVILI NUMERO 73

DIRETTORE RESPONSABILE: FABIO PONTIGIA

Mercoledì 30 marzo 2016

www.cdf.ch

Fr. 2.- CON TICINOSITE FR. 3.-

TERRORISMO BRUXELLES E LE PAURE DI LONDRA

di GERARDO MORINA

Londra dista da Bruxelles meno di 400 chilometri e oggi i frequenti treni Eurostar consentono di coprire il percorso tra le due capitali in poco più di due ore. Ovvio, quindi, che il Regno Unito percepisca i recenti attentati di Bruxelles come delegazioni avvenute alle porte di casa, che alimentano nell'opinione pubblica britannica diffidenze e paure. Diffidenze per la facilità con cui il Belgio ha lasciato crescere al suo interno il serpente dell'ISIS, oltre che per la mancanza di coordinamento tra le agenzie di intelligence dei 28 Paesi dell'Unione europea. Paure, istintive ma anche fondate, per il rischio che Londra non riesca a garantire il necessario livello di sicurezza. Considerando poi l'appuntamento del 23 giugno, con cui il Regno Unito dovrà esprimersi sulla permanenza o non nell'Unione europea, le paure diventeranno utile miccia per tutti i fattori (i sondaggi danno attualmente alla pari i simpatizzanti del sì e del no) della ormai celebre «Brexit». Va ugualmente notato che i timori di parte degli inglesi legati alle conseguenze economiche negative rimangono in Europa vengono ora affiancati, per la prima volta, da quelli relativi alla sicurezza.

Ad innescare il dibattito nazionale sono state, nelle ultime settimane, le opinioni espresse sul periodico «Prospect» da Sir Richard Dearlove, ex direttore dell'MI6, l'agenzia britannica di spionaggio in estero. Dearlove si è detto in sostanza convinto che in termini di sicurezza nazionale il Regno Unito non avrebbe che da guadagnare qualora decidesse di lasciare l'UE. Due sarebbero i vantaggi che ne deriverebbero per Londra: la possibilità di non dipendere dalla Convenzione europea sui diritti dell'uomo e l'acquisizione di un maggior controllo sull'immigrazione dai Paesi dell'Unione europea, oltre alla maggiore facilità di deportare i terroristi e gli elementi estremisti. L'ex direttore dell'MI6 riscuoteva inoltre che ogni politica esistente in materia di sicurezza in fatto di difesa e sicurezza non rimane altro che una pura aspirazione. Al contrario, sottolinea Dearlove, il ruolo di leader ricoperto dal Regno Unito in materia di intelligence segue a pagina 32

Conti AVS in profondo rosso

Lo scorso anno il risultato di ripartizione è stato negativo per 579 milioni Situazione destinata a peggiorare con l'invecchiamento della popolazione

AERONAUTICA MILITARE

In cerca del caccia del futuro

■ A quasi due anni dalla bocciatura in votazione popolare dell'acquisto di 22 Gripes svedesi, nel nostro Paese torna d'attualità la questione del rinnovamento pressoché totale della flotta di aerei da combattimento. Gettiamo uno sguardo sulle prospettive offerte dal mercato. **ARTIOLI** alle pagine 2 e 3

LUGANO

Turisti presenti, ristoranti chiusi

■ La Pasqua (anche grazie agli investimenti dell'ente pubblico) ha portato molti turisti in città. Eppure domenica la maggioranza dei ristoranti erano chiusi. Occasione sprecata? Lo abbiamo chiesto ai rappresentanti di GastroTicino e Lugano, Hotellerieuisse e dell'ente turistico. **ROBBIANI** a pagina 7

TICINO



Sulle strade meno incidenti ma più vittime

■ I dati emersi dal bilancio della Polizia cantonale non lasciano spazio ai dubbi: nel 2015 si sono registrati meno incidenti stradali, ma il numero delle vittime è aumentato. In particolare, i decessi sono passati da otto nel 2014 a do-

dici nel 2015. Degno di nota anche il numero di licenze di condurre revocate per eccesso di velocità, che si attesta a quota 984. Ovvero: in media sono salitate tre patentati al giorno. **FOTO RESCUE MEDIA** / **MARTINELLI** a pagina 6

Confederazione Giustizia, carcere per condanne minori

■ Il nuovo diritto sanzionatorio entrerà in vigore dal 2018. La sorveglianza elettronica dei detenuti potrà essere attuata in tutti i cantoni. Per condanne minori ritorna il carcere. **VEZIANO** a pagina 12

Biasca il bilancio positivo del sindaco che ci rimanda

■ «Malgardo tutto Biasca rimanda il polo delle valli». È un bilancio positivo quello tracciato dal sindaco Jean-François Dominé che lascia la carica ricoperta per 20 anni nel Borgo. **VEZIANO** a pagina 12

Sport Roland Habisreutinger «Sapevo che eravamo pronti»

■ Dopo la gioia per aver raggiunto una finale che mancava da dieci anni, il direttore sportivo del Lugano, Roland Habisreutinger, rivive le magiche emozioni della serie con il Ginevra. **VIOLIZIO** e **LAZZATO** a pagina 21

Spettacoli Dutoit esplosa Stravinskij e Respighi

■ La Royal Philharmonic Orchestra diretta dal romando Charles Dutoit propone domani ad LAC un concerto dedicato a Igor Stravinskij, Ottavino Respighi e Edward Grieg. **GABALIO** a pagina 31

IL COMMENTO ■ GIOVANNI BARONE ADESI

Una tassa inefficiente sui posteggi

Il traffico automobilistico crea molto inquinamento in buona parte del cantone. All'inquinamento si uniscono i ritardi causati dalle interminabili colonne. Un amico che studia urbanistica mi dice che Lugano è l'unica città europea di dimensioni medio-grandi a soffrire tanto per questi problemi. Sembra evidente che bisogna fare qualcosa. Una proposta in tal senso è la tassa sui parcheggi, approvata dal Consiglio di Stato, sulla quale presto saremo chiamati a votare.

L'idea dietro la tassa è che, limitando il numero di parcheggi, limiteremo il traffico e incoraggeremo l'uso dei mezzi pubblici. In particolare si spera che questa tassa limiti il traffico dei frontalieri, anche se inevitabilmente raccoglierà un maggiore gettito dalle tasche dei ticinesi. Infatti questa tassa sarà pagata da molti che usano l'auto per recarsi al lavoro, o per fare acquisti nei centri commerciali. Dopo avere scoraggiato gli acquisti nel centro di Lugano, adesso li scoraggeremo anche nei centri commer-

ciali. Potremmo discutere a lungo se la tassa ricadrà sui proprietari dei centri o sui loro clienti. Nel primo caso la tassa eroderà i margini del commercio, ramo che ha già perso molti posti di lavoro. Nel secondo aumenterà il costo degli acquisti effettuati in Ticino. In entrambi i casi il nuovo balzello ostacola il commercio ticinese, favorendo la competitività dei centri commerciali italiani, non soggetti ad esso. Questo caserà maggiore traffico *professione di ticino all'USI

segue a pagina 32

Chiasso Oltre 400.000 franchi di utile e miglioramento dei gettiti fiscali

CALCIO



Una Svizzera brutta e sterile battuta a Zurigo dalla Bosnia

BULLO e PELIZZARI alle pagine 19 e 20

■ Sono neri per il secondo anno consecutivo le cifre del Conto di Chiasso. Malgrado il disavanzo di oltre un milione di franchi stimato a Preventivo il Comune di confine ha infatti chiuso il 2015 in attivo di 436.600 franchi. Per il sindaco Moreno Colombo i dati più importanti di questo bilancio sono però quelli relativi ai gettiti fiscali, che sono migliorati e lo ha perone giuridico, sia per le quote fisse, sia per le imposte alla fonte.

TRAVANI a pagina 14



Prospettive

Quale aereo per la Svizzera?

È ora di riconinciare da tre

Bocciato l'acquisto dei Gripen il nostro esercito rimane alla ricerca di un velivolo
In attesa di quella che potrebbe essere l'ultima generazione di apparecchi pilotati



MULTIFORME L'armamento completo (dalla punta dell'ala verso la fusoliera) dà al Gripen E - nella medesima missione - la capacità di difendersi con missili all'infrazione, intercettare con missili oltre la portata visiva; rimanere in volo a lungo con serbatoi supplementari; colpire con precisione al suolo con bombe "intelligenti".

Dassault Rafale, Eurofighter Typhoon e Saab Gripen erano stati protagonisti di una selezione serrata, che aveva visto come vincitore quest'ultimo. Ora, però, dopo la bocciatura nel maggio 2014 dell'acquisto di 22 aviogetti svedesi con il 53,4% di voti contrari, le opzioni da considerare sono più numerose e varie, sia perché è necessario ritrovare tutta la linea da combattimento della Forza aerea nazionale, sia perché sulla scena tecnologica del settore sono comparsi altri importanti attori. Osserviamo come si presenta il panorama tecnologico e operativo sul quale il Consiglio federale e il Parlamento stanno per affacciarsi, anche nella prospettiva (sempre presente) di un'ulteriore votazione popolare.

FINE DI
ANDREA ANTONI

Il lancio della riapertura del programma d'acquisto di un velivolo da combattimento per la Forza aerea dell'Esercito svizzero ha suscitato grande interesse nel mondo militare e nell'industria internazionale. La Svizzera non produce caccia (è comunque in grado di assemblarli e gestirne la manutenzione a ogni livello), ma è nota per «chiedere il meglio» degli equipaggiamenti militari. Questa volta, inoltre, non si tratta solo di rimpiazzare il Northrop F-5E Tiger II, un caccia leggero derivato direttamente dalla seconda generazione («quella che ha fatto il Vietnam»). Utilizzato principalmente per la sorveglianza dello spazio aereo in condizioni meteorologiche non critiche e in luce diurna, e anche come avversario simulato per l'allenamento dei sistemi difensivi più specializzati, l'aereo è nato al pubblico soprattutto nella fiammante livrea della Patrouille Suisse.

Mentre i residui 28 Tiger (compresi 4 F-5F bi-posto) termineranno la propria vita operativa nel 2020, lo stesso accadrà - ai più tardi cinque anni dopo - ai

«Macchina giusta»
Per mantenere la propria credibilità difensiva nella tutela dello spazio aereo la Svizzera si rivolge giocoforza al massimo livello disponibile sul mercato militare

31 Boeing (ex McDonnell Douglas) F/A-18 Hornet - 28 del modello C monoposto e 5D bi-posto - che costituiscono la punta di lancia della nostra Forza aerea.

Una selezione problematica
La ricerca della «macchina giusta» per mantenere la credibilità tecnologica della Svizzera nella sua capacità di disaddebbare efficacemente una minaccia che si affaccia al proprio spazio aereo si rivolge dunque ora necessariamente al massimo livello disponibile sul mercato. La precedente selezione aveva portato alla scelta finale del Saab JAS 39 Gripen E, un caccia svedese definito di quarta generazione, ma con un notevole potenziale di sviluppo nella quinta. Per questo era stato preferito al francese Dassault Rafale e al trinationale Eurofighter Typhoon. Ora il Gripen E sta per uscire dall'officina d'allestimento finale (il 18 maggio prossimo) e sarà immediatamente avviato ai collaudi in volo con la maggioranza degli impianti di tecnologia avanzata già integrati a bordo: quelli che lo differenziano dall'attuale Gripen C, la versione aggiornata allo standard NATO e operativa dal 2003 e, a sua volta, più avanzata dell'originale Gripen A operativa dal 1996. Il prototipo aveva volato nel dicembre 1988. I concorrenti Rafale e Typhoon avevano volato come prototipi rispettivamente nel luglio 1986 e nel marzo 1994, e ora stanno creando le ultime occasioni nel mercato internazionale della difesa, superati dall'arrivo sulla scena del caccia di quinta generazione. (Questi vanno a rimpiazzare «quelli che hanno fatto il Golfo e l'Afghanistan»:

Dassault Mirage F1 e 2000 e Panavia Tornado, che con i nostri Tiger fanno parte della terza generazione; e anche i più diffusi Boeing F-15 Eagle (2.000 costruiti) e F/A-18 Hornet (circa 600), che con il Lockheed F-16 Fighting Falcon (4.500 costruiti), apparsi alla fine degli anni Settanta e collocati ai primordi della quarta generazione.

Penalizzati da un'architettura sistemistica che richiede molte modifiche so-

Osservare gli altri
Diversi Paesi paragonabili al nostro per dimensioni e capacità economiche si trovano nella necessità di cambiare i propri velivoli da combattimento

Il Una soluzione al problema degli alti costi di acquisizione di un tipo di caccia di quinta generazione, in quanto dotato di sistemi di tecnologia avanzata viene proposta dal centro di progettazione aeronautica svizzera ALR, che da molti anni collabora con varie industrie aerospaziali internazionali. Abbiamo parlato con il direttore, l'ingegner Georges Bridel del Politecnico di Zurigo, il quale già negli anni Settanta aveva proposto di realizzare in Svizzera un caccia leggero super-secolo denominato Piranha come alternativa all'acquisto dei Tiger. La forma di quel velivolo era straordinariamente simile a quella del Gripen.

«Oggi le tecnologie disponibili per generare e realizzare un aereo del genere sono molto più avanzate, internet consente di collegarsi in tempo reale con

stanziali e costose - quando le si volesse aggiornare alle necessità operative attuali - sono circa 7.000 aerei da sostituire con tipi di quinta generazione.

Rifornimento operativo

Il primo esponente di età è stato il Lockheed Martin F-22 Raptor. Il prototipo ha volato nel 1997 e il caccia è in servizio solo nella forza aerea statunitense (USAF) e in soli 147 esemplari a causa dell'elevato costo unitario d'acquisto (più di 150 milioni di dollari) e d'esercizio. A questo specialista nel ruolo di «dominante dell'aria», nei mesi recenti s'è affiancato il Joint Strike Fighter» (caccia d'attacco comune per le forze aeree) F-35 Lightning II prodotto dalla Lockheed Martin insieme con un consorzio internazionale al quale partecipa anche l'Italia. Il primo esemplare «straniero» uscito dallo stabilimento nella base aerea di Cameri (Novara) è stato il primo a trasvolare l'Atlantico per andare a schierarsi al centro d'addestramento operativo dei piloti della NATO in Arizona.

È a questo aeroplano, che si sta rivolgendo l'attenzione degli stati maggiori di tutte le forze aeree occidentali, in quanto sarà giocoforza fare i conti con le sue prestazioni definite «da incrociatore dell'aria». Infatti, è in grado di funzionare come un nodo informativo molto inserito in tempo reale in una rete, all'interno della quale gli aerei di tutti i ruoli e specialità, e i centri di sorveglianza, comando e controllo, in mare e in volo, dialogano e si scambiano automaticamente le informazioni operative.

Nella prospettiva di sostituire i caccia attualmente schierati dalla Forza aerea dell'Esercito svizzero non è possibile prescindere dall'esistenza di questo aereo, che è già entrato in servizio nella divisione dei Marines americani (F-35B) e lo sarà nell'USAF (F-35A) entro dicembre 2016.

Opportunità favorevole

Varie forze di Paesi europei di dimensioni non molto più grandi della Svizzera per popolazione e prodotto interno lordo, e che si trovano nella necessità di sostituire la linea di caccia attualmente in servizio, hanno scelto o stanno considerando di includere questo sistema d'arma nella loro selezione. Questa situazione è particolarmente favorevole per la Svizzera, che si trova nella posizione di osservare come si



comportano Paesi come il Belgio, l'Olanda, la Norvegia, la Danimarca, la Finlandia, la Repubblica Ceca, la Slovacchia, l'Ungheria, la Bulgaria, la Croazia, i quali si trovano tutti in una fase più avanzata nella selezione di un nuovo velivolo da combattimento. Vi sarebbe persino da pensare che si possano formare delle commissioni consultive parlamentari, le quali possono prendere contatto con i «colleghi» stranieri impegnati nel medesimo processo. Fantapolitica? Forse no, perché la

La proposta Finalmente un caccia

Le nuove tecnologie disponibili e le effettive esigenze operative potrebbero

tutti i centri decisionali, e quindi si può fare tutto più rapidamente. Passare dal progetto alla realizzazione di un prototipo richiede molto meno tempo: è tutta questione di organizzazione» esordisce l'ingegner.

«Per come vediamo comparati le forze aeree di Paesi di dimensioni paragonabili con la Svizzera, non appare necessario schierare un grande numero di caccia d'alta tecnologia: sono costosi, e bisogna tener conto anche del costo totale della loro vita operativa». In effetti, un recente studio del Parlamento belga dimostra che quel costo è di tre-quattro volte superiore, anche se ammortizzato in 30 e più anni.

«Oggi è possibile realizzare un piccolo aereo che abbia prestazioni abbastanza elevate per svolgere il ruolo oggi affidato ai Tiger per la «polizia dell'aria» giu-

dati dai radar a terra e per mantenere allenati i piloti militari nell'impiego dei sistemi d'arma più avanzati, utilizzando tecnologie poco costose disponibili in campo civile». Per esempio, si possono utilizzare motori e impianti già impiegati in aerei di tipo «rescue», e tecnologie costruttive con materiali compositi utilizzati in quel settore industriale. Bridel afferma che le prestazioni che si possono ottenere sono comparabili con la missione attualmente affidata alla squadriglia di sorveglianza, mentre l'esperienza insegna che è piuttosto raro dover compiere un'intercettazione armata e in condizioni meteorologiche talmente avverse da richiedere ogni l'impiego di un F-18.

Simulatore volante

L'aereo da lui progettato e denominato



Incrociatore dell'aria
Oggi il punto di riferimento tra i cacciabombardieri di V generazione è il Lockheed Martin F-35 Lightning II su cui si concentrano i desideri di molti stati maggiori

pratica fin qui seguita dall'Esercito svizzero, di equipaggiarsi con il meglio della tecnologia militare, stenta a collegarsi con costi d'acquisizione dell'ordine di 100 milioni al pezzo (ultimi dati contrattuali ufficiali comunicati dal Pentagono). Nonostante, il costo diretto operativo di un F-35 calcolato dall'Aeronautica Militare italiana (dati alla mano) risulta inferiore a quello sostenuto per un Tornado o un Typhoon. La Marina degli Stati Uniti aveva "giocato d'anticipo", facendo in-



GIOIELLI Il Lockheed Martin F-35 Lightning II (nelle foto a centro pagina), unico cacciabombardiere di V generazione avanzata oggi disponibile sul mercato occidentale. Finmeccanica T-100 (in alto) è la versione dell'Aermacchi M346 offerta dal proprio aviatore americana per l'addestramento avanzato con capacità di simulare operativamente i caccia di V generazione. I caccia di V e VI generazione (qui sopra) saranno realizzati sia con pilota a bordo sia senza pilota e con la capacità di operare come gregari e in missioni autonome grazie all'intelligenza artificiale.

Costi -stellari-

Questa è prospettata al 2050, e le tecnologie applicative prospettate per essa sono ancora a livello teorico. Ed è ancora la Marina americana, che propone lo sviluppo di una nuova categoria di droni da combattimento (UCAV, Unmanned combat aerial vehicle) capaci di operare in formazioni di tre come gregari di un quarto in forma di caccia pilota, sia per missioni di difesa aerea sia (e soprattutto) di attacco al suolo in appoggio alle truppe terrestri. Infatti, poiché si ritiene che un moderno caccia di quarta e quinta generazione sia in grado di mantenere il proprio dominio aeree in un raggio di circa 40 km, con un tale sistema si otterrebbe l'impenetrabilità di un fronte aereo largo 150 km, che va dal suolo a 25 km di quota. E anche di più, se si tiene conto della portata e autonomia operativa dei missili con capacità BVR (Beyond visual range, oltre la portata vista). Il primo di questi, il Meteor della Mbda anglo-franco-italiana, è già stato sperimentato con il dimostratore tecnologico del Gripen E/F ed è destinato a equipaggiarsi, così come il Rafale, il Typhoon e il F-35.

A chi obietta che tenere sotto controllo tre "collegi con nessuno a bordo" diventerebbe un compito ancora più gravoso per i piloti militari, i quali ormai

Futuro prossimo

Non è lontana la realizzazione di una nuova categoria di droni capaci di operare in formazioni di tre come gregari di un quarto, dotato di pilota

sono diventati gestori di macchine tecnologiche sempre più complesse, e non più solo dei «manici» allenati a far evolvere il proprio aeroplano con estrema agilità, i progettisti rispondono che i caccia del futuro avranno un contenuto sempre maggiore d'intelligenza artificiale. Sarà questa qualità a far nascere nei prossimi trent'anni la sesta generazione di velivoli da combattimento, che

apparirà sulla scena quando ancora saranno operativi - e persino per vent'anni - quelli di quinta generazione, e forse anche qualcuno della quarta avanzata. Ciò non dovrebbe creare problemi, in quanto caratteristico fondamentale di questi è l'architettura dei sistemi di bordo di tipo definito «aperto».

Vale a dire che, se la cosiddetta «piattaforma» (la cellula e gli impianti dell'aeroplano) saranno riconosciuti ancora validi e capaci di sostenere gli stress del volo militare (che viene condotto per la maggior parte del tempo al massimo delle prestazioni), allora basterà cambiare qualche scatola elettronica, e caricare qualche nuovo software, per ottenere una macchina aggiornata alla tecnologia operativa corrente. Un po' come aggiungere nuove app allo smartphone. Sarà quella l'ultima generazione di caccia pilotati? È difficile prevedere ciò che la tecnologia metterà a disposizione delle forze aeree del 2050. Però, siccome l'esperienza insegna che tutto quanto viene realizzato per l'aerospazio civile è una pallida immagine di ciò che si può fare in quello militare, allora basterà tenere d'occhio le prossime imprese spaziali per capire quando certe scene da guerre stellari cinematografiche potranno essere riprodotte nella realtà.

Senza scordare il fattore umano- Ciò che riguarda il tipo di persone, che saranno chiamate a far funzionare quei mezzi, e i sistemi organizzativi connessi, il fattore umano è determinante per l'efficienza e la sicurezza dei sistemi complessi. E dunque, anche la selezione e la formazione dei piloti e degli operatori dei sistemi di quelle macchine straordinarie sono argomenti da sviluppare e conservare, e anzi, in anticipo. Per sviluppare un nuovo caccia occorrono circa dieci anni, per costruirlo basta un anno e mezzo; per fare un pilota o un operatore di sistemi esperti ci vogliono ventisei anni. Se vogliamo sapere chi saranno coloro ai quali affidare la difesa della Svizzera dal cielo con aerei dotati della più avanzata tecnologia, dobbiamo cercare fra i quindicenni d'oggi.

elvetico? Perché no
favore lo sviluppo di un progetto rivoluzionario

«lanus», in quanto dotato di doppia personalità come nella mitologia romana, potrebbe essere anche armato con un cannone da 20 mm in contenitore ventrale e portare missili all'infinito alle estremità alari. «La sua funzione più importante, però, risiede nella capacità di replicare le condizioni operative visive a bordo di caccia tecnologicamente avanzati, perché simulabili nella strumentazione di bordo mediante la tecnologia informatica e il collegamento in data-link con potenti computer a terra». In sostanza, i piloti volerebbero per un numero ridotto di ore sulla «macchina grossa» per mantenere la qualificazione operativa, e un numero molto maggiore (e a molto minor costo) sulla «macchina piccola», svolgendo anche un servizio operativo. Un sistema simile è praticato actual-

mente dalla forza aerea francese, utilizzando addestratori Alpha Jet. Anche l'addestratore supersonico italiano Finmeccanica (Aermacchi) M346 può simulare le missioni operative compilate con l'avanzatissimo caccia F-35. Questa caratteristica lo pone in primo piano nel programma statunitense di acquisizione di un addestratore avanzato comune per tutte le forze aeree e capace anche di svolgere il ruolo di «avversario allenatore» dei caccia più avanzati. Allo sviluppo dello «lanus» e dei sistemi connessi potrebbero partecipare anche varie industrie svizzere, ed è noto che dal settore aerospaziale militare derivano le massime ricadute tecnologiche. Il ruolo maggiore in un tale programma dovrebbe comunque essere assunto da un costruttore aeronautico di dimensioni internazionali.



SWISS MADE «lanus» è un piccolo caccia con «doppia personalità» proposto da un progettista svizzero per svolgere, in numero adeguato, alcuni ruoli affidati ai Tiger, con un costo limitato e la possibilità d'impiegarlo come simulatore volante dei tipi più complessi e costosi.