

---

[Storia e religione](#)

---

# Tiger F-5: come comprare un aereo da combattimento

Un Tiger F-5E destinato all'aviazione militare svizzera scaricato da un C5-A Galaxy dell'esercito statunitense all'aeroporto di militare d Emmen, nel canton Lucerna, settembre 1978. I primi Tiger arrivano in Svizzera già montati, gli altri sono assemblati nella fabbrica di aerei di Emmen. [Keystone](#)

L'acquisto di un velivolo militare è un'operazione politicamente complessa. La politica interna si interseca con quella estera, la politica di difesa con quella economica. In Svizzera questa costellazione è resa ancora più complessa dallo statuto di neutralità, gli scandali sono quasi sempre dietro l'angolo. Anatomia dell'acquisto di un aereo, raccontata attraverso i documenti.

11 agosto 2020 - 18:00

---

Andrea Tognina



---

Altre lingue: 3



Documento



Il 9 settembre 1972 è una data da dimenticare, per il ministro della difesa elvetico Rudolf Gnägi. Quel giorno il Consiglio federale affossa, adducendo ragioni finanziarie, il progetto di acquisto di sessanta aerei da combattimento statunitensi Corsair A-7.

La Svizzera deve accontentarsi per il momento di comprare altri trenta Hunter di seconda mano di produzione britannica. Ma la questione di un ammodernamento della flotta aerea è solo rinviata.

## L'aviogetto dei poveri

A metà degli anni Sessanta Lo "[scandalo dei Mirage](#)" ha messo fine alle illusioni di un'aviazione capace di colpire il potenziale nemico nel suo territorio, magari con armi atomiche. Le nuove concezioni strategiche elvetiche prevedono l'impiego di aviogetti soprattutto per il sostegno delle truppe al suolo.

[Altri sviluppi](#)

Le valutazioni degli esperti dell'esercito conducono rapidamente all'individuazione di un solo velivolo che corrisponde ai criteri scelti: il Tiger F-5 della statunitense Northrop. È un caccia leggero, può essere guidato da piloti di milizia. E, soprattutto, è molto più economico degli aerei della concorrenza. "Il Tiger è l'unico che possa essere acquistato in numero sufficiente entro i limiti delle nostre possibilità finanziarie", scrive il governo nell'agosto 1975 ([documento](#)).

La scelta suscita qualche polemica. Un "aviogetto da combattimento dei poveri", lo definisce il quotidiano National-Zeitung. Ma a preoccupare il governo e l'opinione pubblica c'è anche un'altra questione, che rischia di ledere il buon nome del paese.

## All'ombra dello scandalo Lockheed

Le insidie sono appena dietro l'angolo. Negli Stati Uniti, nel corso delle indagini legate allo scandalo Watergate, emergono attività sospette di agenti della Northrop all'estero. La vicenda confluisce presto nello [scandalo Lockheed](#), un ampio caso di corruzione che vede coinvolti alcuni produttori di armi statunitensi e fa tremare i vertici di vari Stati del blocco occidentale.

Le tracce del caso Lockheed conducono anche nella Confederazione: due personaggi chiave della vicenda risiedono in Svizzera e hanno relazioni d'affari con la Northrop (documenti [1](#) e [2](#)). Il ministero degli esteri svizzero, teme forti critiche da parte degli Stati Uniti alla legislazione svizzera, che ostacola le indagini, "combinare con un attacco al segreto bancario" ([documento](#)).

L'ombra dei sospetti di corruzione cala anche sulla scelta del Tiger da parte della Confederazione. Nel giugno 1975 ben quattro interrogazioni parlamentari (documenti [1](#) e [2](#)) danno voce alle preoccupazioni sui possibili risvolti del caso Northrop. Da più parti si invoca un'inchiesta.

Il Ministero pubblico della Confederazione ritiene tuttavia che gli elementi emersi siano insufficienti. Per disinnescare le polemiche, il Consiglio federale decide perciò di affidare un'investigazione informale a Stefan Trechsel, procuratore pubblico del canton Berna ([documento](#)).



Cerimonia ufficiale per la consegna dei primi 30 Tiger all'esercito svizzero il 30 ottobre 1978 nell'aeroporto militare di Meiringen, nel canton Berna. Keystone

## Certificato di buona condotta

Trechsel ha meno di un mese di tempo. Nel suo lavoro si basa soprattutto sui risultati dei colloqui con le persone coinvolte nella vicenda. Il 18 agosto consegna il suo rapporto al Consiglio federale ([documento](#)). A suo avviso è tutto a posto, non ci sono indizi di comportamenti illegali.

La linea argomentativa di Trechsel riemergerà ripetutamente nel successivo dibattito parlamentare, benché vari deputati della sinistra e anche alcuni esponenti dei partiti borghesi provino a far convergere l'attenzione sulle lacune del rapporto e sul problema di fondo dei

rapporti con un'azienda corruttrice (documenti [1](#) e [2](#)).

"Negli anni Settanta c'è un sensibilità accresciuta per i problemi legati alla piazza finanziaria elvetica", osserva Thomas Bürgisser, collaboratore dei Documenti diplomatici svizzeri ([Dodis](#)). "Ma nel dibattito parlamentare prevale un approccio pragmatico." La maggioranza del parlamento approva il credito da 1,17 miliardi di franchi per l'acquisto di 72 Tiger.

## Un aiuto all'industria

Il successo del progetto governativo non dipende tuttavia solo dal superamento dello scandalo Lockheed. Un credito miliardario, destinato a finire in buona parte nelle tasche di un'azienda straniera, non è facile da far digerire al parlamento e all'economia, soprattutto in tempi di vacche magre. Tanto più che ne va di molti posti di lavoro.

L'ipotesi di una produzione su licenza è scartata, anche perché è stata una delle cause dell'esplosione dei costi alla base dello scandalo Mirage. La soluzione si trova negli ordini compensativi. Il denaro che la Svizzera spende negli USA deve tornare indietro, almeno in parte. Berna impegna i produttori Northrop e General Electric (che fornisce i reattori) e il governo degli Stati Uniti ad affidare incarichi all'industria svizzera. Nel luglio 1975 il ministro della difesa Gnägi e il suo omologo statunitense James R. Schlesinger firmano un memorandum d'intesa che prevede di compensare almeno il 30% del costo dei Tiger ([documento](#)).

Le difficoltà tuttavia non mancano.

Altri sviluppi

### Gli affari compensatori per il Gripen, miraggio o realtà?

15 apr 2014 In gergo si chiamano offset e sono uno dei temi ricorrenti nella campagna pro o contro l'acquisto dei 22 caccia Gripen, in votazione il 18 maggio.

## Armi svizzere in Corea?

"Gli affari compensativi sono una questione molto complessa e delicata", osserva Sacha Zala, direttore di Dodis. "Servono a creare consenso attorno a una spesa militare rilevante, in particolare negli ambienti economici. Ma possono rivelarsi problematici dal punto di vista della politica estera, soprattutto in relazione allo statuto di neutralità."

L'amministrazione federale è consapevole fin dall'inizio delle potenziali difficoltà connesse ad acquisti di materiale bellico da parte di aziende statunitensi. La legislazione svizzera pone limiti chiari all'esportazione di prodotti militari. "Non è ammissibile che una fornitura di materiale bellico per l'F-5 finisca, passando dagli USA, per esempio in Corea", chiarisce già nel luglio 1974 il Dipartimento militare federale ([documento](#)).

Per evitare eccessivi ostacoli alla vendita di prodotti elvetici, nel gennaio 1977 il Consiglio federale decide tuttavia di allentare le norme previste dalla legge federale sul materiale bellico, rinunciando all'obbligo di certificare l'utilizzatore finale per componenti prodotti in serie la cui origine elvetica non è riconoscibile ([documento](#)).

Nonostante gli sforzi delle autorità federali, le auspiccate ordinazioni compensative faticano però a prendere il volo ([documento](#)). All'inizio del 1977 a Washington si insedia una nuova amministrazione, guidata da Jimmy Carter. Per la diplomazia svizzera si tratta di ricominciare

daccapo a tessere i contatti necessari. La situazione è resa più difficile dal rafforzamento del franco svizzero nei confronti del dollaro statunitense.

## Schiarita temporanea nei cieli svizzeri

Quando nel febbraio 1979 Gnägi visita gli Stati Uniti, le cose cominciano però a migliorare. Le ordinazioni statunitensi ammontano ormai a oltre 100 milioni di dollari, l'obiettivo del 30% del costo degli aerei (450 milioni di dollari) è a portata di mano ([documento](#)).

Il primo Tiger è consegnato all'esercito svizzero nell'ottobre 1978, l'ultimo nell'aprile 1981. A quel momento la quota prevista di compensazioni è ampiamente superata. Nello stesso anno il parlamento approva un credito per l'acquisto di altri 38 Tiger. Anche questa transazione è accompagnata da un accordo su ordini compensativi.

L'acquisto del velivolo della Northrop, dopo le turbolenze iniziali e nonostante i dubbi sulle sue capacità di combattimento, permette all'aviazione svizzera di voltare pagina dopo lo scandalo dei Mirage. Ma i dibattiti e le polemiche sull'acquisto di aerei da combattimento sono destinati a ripresentarsi.

Dai Pilatus al CICR



Parole chiave: [CONFLITTI](#) [POLITICA](#) [ECONOMIA](#)