



## Rapporto USA durissimo: F-35 operativi solo al 50%, ma 1,7 miliardi versati comunque a Lockheed Martin

Pubblicato il 30/12/2025

Un recente [rapporto ufficiale dell'Inspector General del Dipartimento della Difesa degli Stati Uniti](#), pubblicato il 19 dicembre 2025, mette in luce gravi criticità nella gestione del programma di supporto e mantenimento dell'**F-35 Joint Strike Fighter**. Il documento, lungo oltre quaranta pagine, **evidenzia come il Dipartimento della Difesa abbia continuato a corrispondere ingenti somme al costruttore principale** nonostante risultati operativi ampiamente inferiori agli standard richiesti.

Il rapporto non si basa su valutazioni politiche o giornalistiche, ma su **un'analisi tecnica condotta dall'organo di controllo interno del Pentagono**, che ha esaminato contratti, procedure e dati operativi relativi alla flotta F-35.

### Un programma colossale sotto esame

L’F-35 rappresenta **il più grande programma militare mai realizzato dagli Stati Uniti**, con un costo complessivo stimato in oltre 2.000 miliardi di dollari lungo l’intero ciclo di vita. Il velivolo è impiegato dall’**US Air Force, dalla US Navy, dai Marines e da numerosi Paesi alleati, tra cui l’Italia**.

La gestione della produzione e del supporto logistico è affidata al **Joint Program Office (JPO)**, mentre **Lockheed Martin** è il contraente principale responsabile della costruzione e del mantenimento dei velivoli.

## Pagamenti senza risultati adeguati

Il dato più rilevante emerso dal rapporto riguarda il pagamento di circa **1,7 miliardi di dollari a Lockheed Martin** nell’ambito del contratto di supporto del 2024, nonostante la flotta non avesse raggiunto i livelli minimi di prontezza operativa richiesti dalle Forze Armate statunitensi.

Nel 2024, la **disponibilità media** degli F-35 (Air Vehicle Availability) è stata **circa del 50%**: in pratica, per metà del tempo gli aerei **non erano disponibili al volo**. Il rapporto evidenzia che questi livelli erano inferiori alle soglie minime richieste e che, nonostante ciò, non sono scattate penalità o riduzioni dei pagamenti.

La ragione indicata dall’Inspector General è semplice: il contratto non prevedeva clausole vincolanti che facessero dipendere i pagamenti dai risultati di prontezza operativa. Senza requisiti misurabili inseriti a contratto e senza rimedi economici collegati a quei risultati, il DoD non aveva leve immediate per ridurre i compensi anche in presenza di una disponibilità insufficiente.

## Contratti privi di reali vincoli

Il rapporto evidenzia come il contratto di sustainment **non includesse parametri obbligatori legati alla prontezza operativa degli aeromobili**. Mancavano indicatori vincolanti su:

- **disponibilità al volo**
- **capacità di missione**
- **tempi di ripristino**
- **efficienza della catena logistica**

In assenza di tali vincoli, il Dipartimento della Difesa non ha potuto ridurre i compensi né imporre correttivi sostanziali, pur in presenza di risultati inferiori alle attese.

## Controlli insufficienti e supervisione inefficace

L'audit descrive un sistema di controllo frammentato e spesso inefficace. In numerose basi mancava un'adeguata supervisione, mentre molti responsabili incaricati del controllo non avevano accesso completo ai dati necessari per valutare le prestazioni del contraente.

In diversi casi:

- **non venivano monitorati i livelli reali di efficienza**
- **non erano disponibili dati completi sui ricambi**
- **i controlli erano limitati a verifiche formali**
- **mancava un coordinamento strutturato tra le varie autorità**

Il risultato è stato un sistema incapace di esercitare un reale controllo sull'esecuzione del contratto.

## Cannibalizzazione degli aeromobili

Uno degli aspetti più critici emersi dal rapporto riguarda la pratica della cannibalizzazione. Per mantenere operativi alcuni velivoli, le unità sono state costrette a **smontare componenti da altri F-35**, riducendo ulteriormente la disponibilità complessiva della flotta.

In diverse basi statunitensi sono stati documentati casi di prelievo sistematico di parti da più aeromobili per garantirne almeno uno operativo, **segno evidente di una catena logistica non adeguata a sostenere le esigenze operative**.

## Le conclusioni dell'Inspector General

Il giudizio finale del rapporto è netto: **il Dipartimento della Difesa non ha esercitato un controllo adeguato sul contratto di supporto dell'F-35** e ha continuato a pagare il contraente pur in assenza dei risultati previsti.

L'Inspector General ha formulato **sette raccomandazioni ufficiali**, molte delle quali risultano ancora aperte o solo parzialmente recepite, chiedendo una revisione profonda dei criteri contrattuali, dei meccanismi di controllo e delle responsabilità operative.

## Un problema che riguarda anche gli alleati

Poiché il sistema F-35 è condiviso da numerosi Paesi alleati, le criticità emerse non riguardano solo gli Stati Uniti. **La struttura logistica, i contratti di supporto e le modalità di gestione sono comuni anche alle forze aeree europee, Italia compresa.**

Il rapporto solleva quindi interrogativi più ampi sulla sostenibilità a lungo termine del programma e sulla reale capacità del sistema di garantire livelli operativi adeguati in scenari ad alta intensità.

## Conclusione

Il documento dell'Inspector General **non mette in discussione il valore tecnologico dell'F-35**, ma evidenzia una falla strutturale nella gestione del programma: pagamenti garantiti in assenza di risultati verificabili.

Un campanello d'allarme che richiama l'attenzione sulla necessità di riformare i meccanismi di controllo, responsabilità e trasparenza di uno dei programmi militari più costosi e complessi della storia moderna.

[DODIG-2026-039\\_FINAL\\_SECUREDownload](#)

---

**Link notizia:** [https://media.defense.gov/2025/Dec/23/2003848755/-1/-1/1/DODIG-2026-039\\_FINAL%20SECURE.PDF](https://media.defense.gov/2025/Dec/23/2003848755/-1/-1/1/DODIG-2026-039_FINAL%20SECURE.PDF)