

# Francia e Italia insieme (50-50) nel settore del naviglio militare ORA «POSEIDON» FA ROTTA SUI MERCATI MONDIALI

MASSIMO CORTESI

**I**l nome scelto per la società, Poseidon, il dio del mare, è evocativo e sembra voler indicare che nelle intenzioni ci sia proprio quella di recitare un ruolo decisivo nel mercato europeo e mondiale del naviglio militare (sottomarini esclusi).

Pare infatti avere finalmente riportato serenità tra Italia e Francia (in questo settore) l'accordo firmato in giugno da Giuseppe Bono (Fincantieri) e Hervé Guillou (Naval Group) a La Spezia, a bordo della fregata «Federico Martinengo», scelta simbolicamente in quanto frutto del programma italo-francese Fremm (Fregata europea multi missione).

La joint venture al 50 per cento porrà fine alla dura concorrenza che i due soggetti, primi attori del settore navale, si sono fatti sul mercato, favorendo altri (il caso più recente è quello della commessa di 1.6 miliardi per le corvette brasiliane, aggiudicata alla tedesca ThyssenKrupp Marine Systems). Inoltre consentirà coi programmi comuni una riduzione dei costi del 15% nella progettazione, nell'acquisto di materiali ed equipaggiamenti, investendo di più in ricerca e potendo proporre offerte competitive grazie alle economie di scala.

La prima «prova» all'orizzonte è lo studio congiunto di Marina Militare e Marine Nationale per le corvette europee da pattugliamento (EPC), da sviluppare entro il 2030, progetto che, coinvolgendo un terzo Paese europeo, potrebbe rientrare nella Pesco (Cooperazione strutturata e permanente) ed essere finanziato anche dall'Unione Europea.

Poseidon non si occuperà però di naviglio civile (le grandi navi da crociera) che rientra nell'accordo che consentirà a Fincantieri di controllare i Chantiers d'Atlantique de Saint Nazaire grazie alla sua quota del 50 per cento più l'1 per cento «in prestito» dallo Stato francese (che ha deciso nel 2017 di nazionalizzare i cantieri in questione dopo che, legittimamente, Fincantieri ne aveva acquistato il 66 per cento dai sudcoreani).

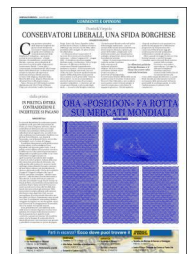
Anche se Naval Group detiene l'11,7 per cento di questi cantieri, l'accordo «civile» corre su binari diversi da Poseidon, società che, riguardando il settore militare, sarà operativa in base ad accordi tra i due Governi. Il consiglio di amministrazione di Poseidon sarà paritetico (tre membri per ciascuna azienda), con Giuseppe Bono presidente non esecutivo e Claude

Centofanti (Naval Group) come Ad, con rotazione triennale delle cariche. La chiusura dell'operazione è prevista entro la fine dell'estate, in ogni caso entro il 2019.

La nascita di Poseidon dovrebbe essere il primo passo per creare le ormai indispensabili sinergie per battere la concorrenza dei colossi statunitensi ed asiatici. Cooperazione che sarebbe importante anche nel settore aeronautico e terrestre, oggi eccessivamente frammentato e con i prodotti europei non troppo diversi tra loro, ma con «listini» pesanti. Fincantieri e Naval Group mostrano ottimismo e stimano in cinque miliardi di dollari le commesse acquisibili nei prossimi dieci anni. Certo, non mancano ostacoli anche su questo cammino: per esempio la

francese Thales, specializzata nella produzione di sensori (radar, sonar, ecc.) e sistemi di combattimento, detiene il 35 per cento di Naval Group ed è quindi abbastanza prevedibile che cerchi di proporre a Poseidon i propri «pacchetti», a scapito dell'italiana Leonardo (ex Finmeccanica). Per questo Fincantieri ha creato un proprio polo elettronico informatico, acquisendo la maggioranza del capitale di Insis (dopo che Leonardo aveva, un po' a sorpresa, acquisito la superspecializzata italiana Vitrociset).

L'altro rischio viene dalla politica francese (vedi i citati cantieri di Saint Nazaire) tradizionalmente «accentratrice». Per fortuna il centro di ingegneria di Poseidon sarà in Francia, fatto che dovrebbe «rassicurare» Parigi. Resta da vedere quale sarà, però, in concreto la volontà transalpina di condivisione di tecnologie. Tutto dovrà essere sancito da chiari accordi governo-governo: ed è qui che l'Italia presenta il lato debole. Ma l'occasione è troppo importante per rallentarla con i non inconsueti «balletti» della politica nostrana.





**La firma a bordo.** La Fregata Federico Martinengo ha ospitato la firma dell'accordo italo-francese