

350 aerei

La gara del Pentagono per il «T-X» riguarda l'acquisto di 350 aerei addestratori per circa 8 miliardi di dollari, ma che potrebbe raddoppiare a 16. In corsa Leonardo con l'M-346 ribattezzato T-100.

Dominelli e Dragoni

— a pag. 4

CANTIERISTICA

Fincantieri, il progetto di polo con Naval passa dall'export

Al centro una holding con un ruolo di supervisore su progetti comuni

Celestina Dominelli

Se il tentativo italo-francese di costruire un'alleanza nel naviglio militare, sull'asse Fincantieri-Naval Group (ex DnCs) andasse a traguardo, a trarne beneficio sarebbe l'Europa tutta che vuole accelerare verso una difesa comune, ma che paga ancora, pur essendo il terzo mercato al mondo, una notevole frammentazione, su cui hanno inciso anche consistenti tagli ai budget militari. Come ricorda, infatti, un report del Centro Studi internazionali (Cesi) sull'evoluzione della cantieristica navale europea, «tra il 2005 e il 2014, la spesa per la difesa nell'Europa occidentale e centrale è scesa in termini reali dell'8%» e, se si guarda avanti, «emerge quindi chiaramente la necessità di un consolidamento che sfrutti maggiormente le possibili sinergie progettuali e costruttive».

Quanto basta, insomma, per comprendere l'importanza di questo snodo e la determinazione con cui il ceo di Fincantieri, Giuseppe Bono, e l'omologo di Naval Group, Hervé Guillou, portano avanti, da tempo, il progetto di un'integrazione più spinta tra le due sponde. Il gruppo triestino ha già lavorato con i francesi sia nella co-

struzione di due cacciatorpedinieri per la marina militare italiana e di altrettante per quella transalpina (programma Orizzonte) sia (per il tramite di Orizzonte Sistemi Navali, joint venture con Leonardo) in quella delle fregate europee multimissione Fremm con 10 unità destinate all'Italia e 8 alla Francia (rispetto alle 17 originarie).

Il passo successivo, dunque, potrebbe essere un *rassemblement* mol-

to più strutturato. Non a caso, lo schema industriale della possibile integrazione (il progetto "Poseidon"), appena presentato ai due governi, prevederebbe la nascita di una holding con un ruolo di supervisione sui progetti comuni in settori specifici, a partire proprio dalle offerte commerciali per l'export, oltre a acquisti e investimenti in ricerca e sviluppo. Con l'obiettivo di intercettare le potenzialità enormi del mercato delle navi militari che, secondo Ihs, vale, da qui al 2025, 771 miliardi di dollari di giro d'affari, di cui quasi 220 miliardi relativi a programmi nazionali per fregate e cacciatorpedinieri.

L'eventuale integrazione sembrerebbe invece escludere per la Francia il comparto sottomarino, almeno quello legato alla propulsione nucleare, che rimarrebbe sotto il cappello nazionale. Su questo fronte, però, come ha ricordato Bono, per l'Italia potrebbero schiudersi interessanti prospettive. A oggi, come noto, Fincantieri ha realizzato, su licenza tedesca

di Tkms (il "braccio" navale di Thyssen Krupp), quattro sottomarini U-212 per la Marina Militare, ma sta lavorando, ha detto l'ad, «a un accordo che permetta alle due società di sviluppare insieme un sommergibile». Oltre a studiare l'eventuale acquisizione della divisione sommergibili di Thyssen se i tedeschi decidessero di vendere.

Un'altra mossa, insomma, che guarda al consolidamento europeo, come anche il progetto coltivato da Fincantieri, e svelato di recente dallo stesso Bono, di creare «una divisione ingegneristica dedicata alle tecnologie di difesa a supporto della logistica per servire al meglio le necessità». In cui va inserito l'accordo, appena annunciato dal gruppo triestino con la pugliese Mer Mec, per rilevare Vitroci-set, l'azienda della famiglia Crociani specializzata in informatica e attiva

nella difesa e aerospazio. Un passo, quest'ultimo, che consente a Fincantieri di rafforzare le sue competenze nell'elettronica navale. Perché non sfugge ai più che il gruppo di Bono non ha al momento questa expertise,

15,8

MILIARDI PER THALES

Il fatturato della società francese quotata in borsa ma controllata al 25,8% dallo Stato L'incremento rispetto all'anno precedente è stato del 6,1%

La proprietà intellettuale è riconducibile alla fonte specificata in testa alla pagina. Il ritaglio stampa è da intendersi per uso privato



che avrà un suo peso anche nella futura alleanza italo-francese, i cui tempi non si annunciano a brevi.

Entrambi i governi, infatti, nel ribadire nei giorni scorsi lo spirito dell'accordo di Lione - che ha aperto la strada all'integrazione -, hanno detto di voler prendere più tempo per studiare il dossier e l'esecutivo italiano dovrà sciogliere anche il nodo della partecipazione di Leonardo. A tal proposito, l'ad del gruppo, Alessandro Profumo, aveva suggerito di puntare sulla jv con Fincantieri (Osn), ma la proposta non ha trovato seguito. È evidente, quindi, che il ruolo dell'ex Finmeccanica andrà precisato, ma tenendo anche conto del fatto che molte marine ormai preferiscono dialogare con il cantiere costruttore come prime contractor sia per la realizzazione della piattaforma sia per l'integrazione del sistema di combattimento. Tradotto: la scelta finale del sistema ricade sul cliente. Ciò detto, lo stesso Bono ha riconosciuto «che il coinvolgimento di Leonardo è nelle cose. Dobbiamo lavorare meglio, fare sistema per il bene del paese». Ergo: andrà trovato un assetto che tuteli l'industria italiana della difesa nel suo complesso. Fermo restando che, nelle gare future, le marine straniere potrebbero sempre scegliere di equipaggiare navi costruite dall'alleanza italo-francese con sistemi di un fornitore terzo. Il copione, dunque, è in parte ancora da scrivere. Mentre in Brasile e Romania, dove può contare su propri cantieri, il gruppo di Bono ha presentato un'offerta che prevede i sistemi di Leonardo in due gare per nuove corvette.

© RIPRODUZIONE RISERVATA