Settimanale Milano | Corriere Economia | 08-GIU-2009
Diffusione: n.d. | Lettori: n.d. | Direttore: Ferruccio de Bortoli | da pag. 14

Carmelo Cosentino-Imago Ec.

AMERICA

Finmeccanica vola ancora con Obama

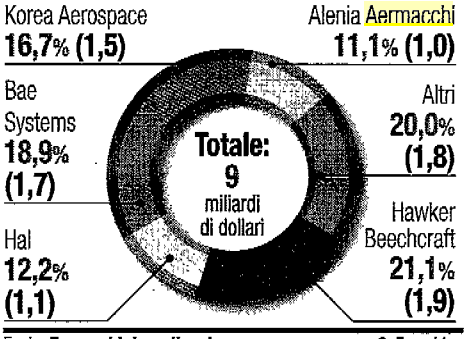
CAPRARA A PAGINA 14

Difesa e affari La società del gruppo appare in vantaggio rispetto all'offerta dei concorrenti sudcoreani. Il dossier Emirati Arabi

Finmeccanica vola ancora con Obama

AleniaAermacchi in gara per la fornitura di 500 jet-addestratori all'aviazione Usa

GLI AEREI PER IL TRAINING MILITARE
Quote di mercato e, tra parentesi, valori in miliardi di dollari



Fonte: Forecast International — S. Franchino

Imago Economica

Aermacchi Carmelo Cosentino

DI GIOVANNI CAPRARA

Torna la sfida sull'orizzonte americano per l'industria aeronautica italiana. Dopo il colpo di scena dell'elicottero presidenziale AgustaWestland «Marine One» bloccato dal presidente Obama e il ridimensionamento della commessa dei velivoli da trasporto C-27, ora Finmeccanica torna alla carica con un'altra macchina volante giocando una nuova partita, certo ardua, ma con buoni presupposti. Da alcune settimane negli uffici di Venegono (Varese) dove è nato il nuovo addestratore AleniaAermacchi M-346 «Master» si lavora per rispondere alla richiesta di informazioni dell'Usaf, l'aviazione militare americana, decisa a sostituire gli ormai stravecchi e rischiosi T-38.

Ordini e test

Gli Usa non costruiscono jet per il training e quindi hanno lanciato l'appello anche se sulla scena internazionale sono soltanto due gli aeroplani di nuova concezione che, ragionevolmente, si contenderanno la vittoria. Uno è appunto l'M-346 e l'altro il sudcoreano T-50. «Abbiamo sei mesi per rispondere — dice Carmelo Cosentino, amministratore delegato di AleniaAermacchi — poi seguiranno approfondimenti ma i tempi dell'operazione sono stretti perché l'Usaf prevede la disponibilità dal 2017 e dunque l'assegnazione del contratto non oltre il 2013. L'anno venturo ci sarà il confronto in volo e l'emissione delle richieste specifiche».

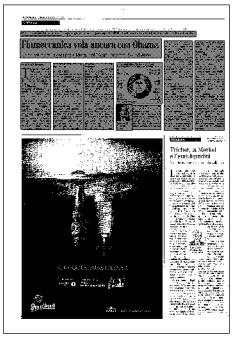
L'aviazione avrà bisogno di circa 500 velivoli ma intanto pure la US Navy, la marina militare, ha in vista il cambio dei suoi addestratori T-45, versione Usa del britannico Hawk, pure con molti anni sulle spalle. Le necessità della Navy sono per 200 velivoli e il Congresso spinge per una scelta unica. Dunque il valore della sfida si prospetta in svariati miliardi di dollari ed è tutto da conquistare.

Innanzitutto Finmeccanica dovrà scegliere un partner americano con cui affrontare l'impresa. In tal caso Lockheed è esclusa perché è associata alla Korea Aerospace Industries nella fabbricazione del T-50. «Tra i grandi rimangono Boeing e Northrop Grumman — ricorda Cosentino —, ma ci sono altri fornitori di equipaggiamenti da considerare, come Drs, perché la regola del buy-american deve essere rispettata». Boeing già collabora con la società italiana nella vendita del jet sul mercato internazionale.

Secondo gli esperti l'M-346 parte in vantaggio rispetto al T-50 sotto numerosi aspetti. Ugualmente supersonico, ha costi d'esercizio più bassi, minori consumi di carburante, permette missioni più lunghe. Insomma si avvicinerebbe meglio al compito per cui è nato: formare e tenere in esercizio i piloti che devono volare sui supercaccia sofisticati e onerosi come l'F-22 americano o l'Eurofighter europeo.

Velivoli arabi

Un primo risultato importante AleniaAermacchi l'ha ottenuto nei mesi scorsi con l'ordine di 48 «Master» da parte degli Emirati Arabi. La definizione del contratto è in corso, ma il valore supererà il miliardo di euro. Intanto si discute sull'apertura o meno di una linea d'assemblaggio per la quale dovrà eventualmente investire il governo locale. Al Salone aerospaziale parigino di Le Bourget che si aprirà il 15 giugno sarà (salvo sorprese) firmato l'ordine della prima tranche di 6 velivoli (sui 15 complessivi indicati) da parte dell'Aeronautica Militare Italiana. «In dirittura d'arrivo è pure



data stampa

il contratto per 14 macchine con Singapore — aggiunge Cosentino — rilevante perché, proiettato sull'arco di vent'anni, include la fornitura dei sistemi a terra. E mentre sono in corso altre trattative si sta aprendo la scena europea per l'addestratore unico». Qui, la Francia, paese chiave del piano, sembra aver abbandonato le iniziative di contrasto del passato e le discussioni con i nove Paesi interessati hanno assunto toni concreti; nemmeno la crisi economica pare influire. «Nello sviluppo del Master si sono investiti dagli anni Novanta 800 milioni di euro — conclude Giorgio Brazzelli, presidente di AleniaAermacchi e sotto la cui ala il progetto è nato e cresciuto —. Ora si raccolgono i frutti». Infatti l'anno scorso i ricavi della società hanno raggiunto i 274 milioni di euro assumendo 148 nuovi specialisti. Quest'anno si ripeterà.

data stampa