



Si allontana la seconda motorizzazione per l'F-35

GE e Rolls Royce propongono un contratto a prezzo bloccato per fermare la lievitazione dei costi



Il Segretario alla difesa Robert Gates ha parlato del programma F-35 Joint Strike Fighter durante una visita agli stabilimenti Lockheed Martin a Fort Worth, in Texas. Gates ha ribadito il suo supporto al progetto per il caccia di 5 generazione, supporto consolidato dalla convinzione che, quando la produzione sarà a pieno regime, il costo del F-35 sarà la metà di quello dell'F-22, il programma di fatto interrotto dal blocco dei finanziamenti decretato al luglio dal Congresso Americano.

Gates, d'altro canto, si è mostrato altrettanto convinto della necessità di rinunciare all'F136, il

propulsore alternativo di General Electric e Rolls-Royce previsto dagli accordi del maggio 2006 tra Tony Blair e George W. Bush.

La linea dell'amministrazione Obama sull'argomento è sempre stata molto chiara, tanto che il mese scorso aveva portato il Senato a votare la rimozione di 439 milioni di dollari dai fondi per la Difesa previsti per sviluppare il motore. A fugare ogni dubbio sono arrivate le parole di Gates, che ha ventilato la possibilità che il Presidente si avvalga del diritto di porre il veto al bilancio della difesa, se il Congresso dovesse rifinanziare il propulsore alternativo. "A questo punto stiamo cercando di contare ogni dollaro" è stata l'inequivocabile affermazione del Segretario alla Difesa e visto che qui si parla di svariati milioni, è evidente che la possibilità di una seconda motorizzazione dell'F-35 è quanto mai lontana.

General Electric e Rolls Royce, per salvare il programma, hanno proposto una nuova forma di contratto per gli F136, quello del prezzo bloccato. "vogliamo dare loro (l'amministrazione Obama, ndr) una prospettiva diversa con un nuovo progetto di business basato su un contratto a prezzo bloccato" ha detto il presidente di GE Aviation Sparks, che ha poi aggiunto "Stiamo cercando di allineare le nostre posizioni con i desideri sia dell'Amministrazione che del Congresso.

Sparks non ha però voluto sbilanciarsi sull'ammontare di questo eventuale "prezzo bloccato"

General Electric e Rolls Royce sperano che questa proposta possa mantenere in vita il programma F136. Ed è quello che sperano tutte le aziende impegnate nella costruzione del F136, anche in Italia dove l'AVIO, la principale azienda motoristica italiana, è impegnata con attività di sviluppo in diverse sedi produttive e con importanti responsabilità nello sviluppo e produzione di componenti della turbina di bassa pressione e del compressore.