

*È prevista per la oggi la firma da parte del governo norvegese dell'accordo PSFD, alla quale dovrebbe seguire il 25 gennaio la Turchia. Mancano ancora le firme di Danimarca e Italia. In occasione della presentazione del C-27J a Pisa, il sottosegretario alla Difesa Emidio Casula ha dichiarato la settimana scorsa che "C'è da parte del governo la più ampia disponibilità a far fronte a questo impegno.*

"Noi non possiamo tornare indietro rispetto ai nostri progetti. Ci sarà a breve un accordo del governo in tutte le sue parti nell'interesse complessivo dell'Italia" ha sottolineato il sottosegretario Casula "e' giusto che ci siano considerazioni diverse, diversità di prospettiva politica, ma poi si arriva a una sintesi". Per quanto riguarda i tempi dell'adesione, Casula ha concluso che "non so con certezza quando ma so che si farà". Per ora il programma è stato "presentato" alla commissione Difesa della Camera dei Deputati, senza alcuna votazione.

Un ulteriore passo in avanti per questo importante programma nel quale anche il nostro paese e la nostra azienda svolgeranno un ruolo di primo piano.

Nella fase attuale (SSD) l'Italia è il secondo partner internazionale, dopo il Regno Unito, per valore dell'impegno economico: 1,19 miliardi di euro, cioè 1,028 miliardi di dollari ai valori del 2003, da ripartirsi in 11 esercizi a partire dal 2002 e fino al 2012, assorbiti per l'80% per investimenti sul velivolo e per il 20% sul motore. In accordo a recenti stime si prevede un ritorno industriale (complessivo, per le circa 20 aziende italiane coinvolte) di oltre 800 milioni di dollari, pari a circa l'80% degli investimenti effettuati.

L'Italia dovrebbe acquistare circa 130 velivoli destinati a rimpiazzare, fra il 2014 ed il 2025, gli AMX ed una parte dei Tornado dell'Aeronautica Militare, nonché gli AV-8B Plus a decollo verticale della Marina Militare. Dal punto di vista operativo, il velivolo è perfettamente complementare con lo Eurofighter Typhoon (il caccia europeo multiruolo prodotto da Italia, U.K., Germania e Spagna), avendo nella forza aerea italiana il Typhoon il ruolo principale della difesa aerea e l'F-35 quello del supporto tattico.

L'Italia, inoltre, sta pensando a realizzare un centro operativo e di supporto autonomo per i velivoli della flotta nazionale. Una risorsa strategica per raggiungere questo obiettivo è quello della creazione di una linea finale di assemblaggio e prova come "cuore" di un Centro Nazionale di Manutenzione e Supporto per gli F-35 italiani e per quelli basati in Europa.

Alenia Aeronautica con le sue aziende controllate, è l'attore industriale chiave nel programma italiano per il JSF. Questa compagine industriale, insieme ad Avio, l'azienda nazionale leader nella motoristica, e ad altre aziende non facenti capo a Finmeccanica, è preparata ad affrontare un coinvolgimento industriale di lungo periodo per supportare l'intero ciclo di vita del JSF.

Per consolidare questo coinvolgimento, la gran parte delle succitate aziende ha siglato con Lockheed Martin

una serie di accordi per definire le potenziali aree di coinvolgimento nella fase SDD e le opportunità di coinvolgimento industriale per la successiva fase produttiva.

La partecipazione italiana nella iniziale fase SDD si è concretizzata nella partecipazione di circa 100 ingegneri e tecnici italiani al team integrato Lockheed Martin per l'acquisizione delle necessarie conoscenze di base dei sistemi dell'aereo e di missione, incluse l'integrazione, le prove di volo e lo sviluppo dei sistemi di supporto logistico e di manutenzione in vista del supporto operativo da fornire alle forze aeree e navali nazionali e dello sviluppo di alcuni equipaggiamenti di bordo.

Grazie all'esperienza progettuale in campo strutturale dimostrata dagli ingegneri di Alenia Aeronautica durante la campagna avviata negli Stati Uniti per la riduzione dei pesi del velivolo, Lockheed Martin ha affidato ad Alenia Aeronautica le attività di progettazione del cassone alare per le versioni CTOL e CV con un impegno di un centinaio di addetti presso lo stabilimento Alenia Aeronautica di Pomigliano.

Il ruolo dell'industria italiana nella fase di produzione si focalizzerà sugli equipaggiamenti di bordo e sulla produzione, in qualità di seconda fonte, di importanti sottoassiemi, sistemi ed equipaggiamenti del velivolo e con la produzione dell'ala che rappresenta senz'altro il ritorno industriale più rilevante del programma per l'industria italiana.

Altre aree produttive in aggiunta a quella dell'ala dovrebbero riguardare sistemi e apparati ritenuti strategici in funzione del requisito di autonomia operativa dell'Aeronautica Militare per il JSF.

Tutte le opportunità sopra citate, compresa l'attivazione della linea di assemblaggio finale degli F-35 per l'Italia e, potenzialmente, anche per altri paesi europei, si prevede che possano originare l'impegno di 10.000 risorse qualificate in un arco temporale di lungo termine.