

A400M, incontro fra i Ministri della Difesa

La Francia: Eads dovrà pagare una parte molto significativa dei costi supplementari



Durante una conferenza stampa congiunta Francia – Germania il ministro della Difesa transalpino Hervé Morin, a proposito del programma A400M, ha dichiarato che l'azienda aeronautica europea Eads “dovrà pagare una parte molto significativa dei costi supplementari”.

Domani, a Berlino, e' in programma un nuovo incontro sul tema tra i sette Paesi clienti del programma A400M (Germania, Francia, Spagna, Gran Bretagna, Belgio, Lussemburgo e Turchia) e l'azienda. Riguardo a questo incontro il ministro spagnolo della

difesa Chacon Piqueras si è detta “estremamente ottimista”. Secondo la Chacon Piqueras le nazioni partecipanti “hanno tra le mani un aereo estremamente competitivo”.

I due ministri hanno poi ribadito la loro “convinzione nell'avere un'Europa della difesa forte grazie a un'industria europea della difesa forte”.

Soltanto all'inizio di gennaio Thomas Enders, amministratore delegato di Airbus, ha inviato un messaggio ai sette governi ancora indecisi sulla condivisione degli oneri dell'A400M. Il nuovo aereo da trasporto militare ha accumulato tre anni di ritardo e sovraccosti per oltre 5 miliardi di euro.

Il manager, in sostanza, aveva esortato i paesi più recalcitranti a mettere (nuovamente) mano al portafogli per finanziare il programma di costruzione del nuovo velivolo da trasporto militare.

L'A400M aveva volato per la prima volta a metà dicembre celebrando l'immane sforzo tecnologico e finanziario tutto «made in Europe» sostenuto dai sette partecipanti al progetto, vale a dire, oltre alla Germania, Francia, Gran Bretagna, Spagna, Belgio, Lussemburgo e Turchia.

Ora, bisogna decidere come suddividere tra i partners la «torta» aggiuntiva dei costi, stimata in 5,3 miliardi di euro un aumento del 25% rispetto al costo originario di 20 miliardi di euro.

Il progetto è cominciato col gruppo Future International Military Airlifter (FIMA), nel 1982 composto da Aerospatiale, British Aerospace, Lockheed e MBB per sviluppare un nuovo aereo per sostituire i Lockheed C-130 e i Transall C-160. Nel 1989, però, Lockheed lascia il gruppo preferendo aggiornare l'Hercules, con la costruzione del C-130J Super Hercules. Con l'ingresso di Alenia e CASA il gruppo FIMA diventa Euroflag (European future large aircraft group). Tuttavia l'Italia, a seguito di una decisione molto controversa e discussa del secondo governo Berlusconi, esce dal progetto nel 2003, preferendo acquistare i nuovi C-130 Super Hercules. Successivamente lo sviluppo del velivolo viene affidato all'Airbus Military.

Dopo quattro anni di ritardi, nel 2009, il consorzio europeo Eads è costretto addirittura a smentire la voce che voleva abbandonato il programma A400M ancora prima del primo volo.