



F-35 Lightning II Joint Strike Fighter. I prossimi mesi decisivi per l'impianto di Cameri.

Da alcune dichiarazioni di Giovanni Bertolone, A.d. di Alenia Aeronautica, riportate da Flight International, si rileva che la partecipazione italiana al programma F-35 è ad una fase delicata e decisiva, almeno per quanto riguarda la definizione di investimenti che sarebbero possibili nel nostro Paese.

Il manager dell'azienda di Finmeccanica ha reso noto che a breve si concluderà la negoziazione tra le aziende e i governi Usa e italiano per allestire anche in Italia una linea finale del caccia multiruolo di Lockheed Martin.

La base militare di Cameri è il sito scelto per realizzare in Italia le infrastrutture e gli impianti della linea finale di montaggio, prova e manutenzione (Final Assembly & Check Out, FACO) per gli aerei destinati a Italia e Olanda, anche se in futuro potrebbe operare come base per un centro di manutenzione e supporto a livello europeo.



Il governo italiano valuta che queste attività dovrebbero creare seicento nuovi posti di lavoro e ha previsto uno stanziamento di 605,5 milioni di euro, come si desume dal documento (N. 65, SMD 2/2009) a firma del ministro della Difesa.

Lockheed e Alenia Aeronautica lavorano ad una FACO nella base italiana già dal 2007, e un portavoce dell'azienda americana ci tiene a ricordare che si sta lavorando per garantire che l'investimento di Cameri abbia costi convenienti per il Governo italiano.

Del resto ricordiamo che nel 2006 si stimava il costo degli impianti nella base militare italiana in 250 milioni di euro.

Bertolone prova a smorzare le preoccupazioni sulla crescita dei costi del progetto di Cameri, ricordando che gli investimenti saranno solo sullo stretto necessario per le attività previste e che comunque il costo dell'impianto è conseguente alle richieste e ai requisiti che saranno posti dal partner americano.

Il nostro paese ha aderito al progetto f-35 JSF dal 1996 e ricopre un ruolo di primo piano nel programma, a ridosso di Usa e Gran Bretagna che sono i principali partners.

Finora questa adesione è costata 900 milioni di dollari e ha consentito a diverse aziende italiane di partecipare alle varie fasi di sviluppo del nuovo caccia bombardiere americano.



Resta il problema di come riequilibrare con significativi ritorni per il sistema delle imprese italiane la gran massa di risorse pubbliche investite e spese in questi anni, considerando che il Governo italiano spenderà fino al 2026, almeno altri 12,9 miliardi di euro. Si tratta dei fondi che serviranno per acquisire dalla Lockheed i 131 aerei che sono stati previsti per l'Aeronautica Italiana.

Finora, per quanto riguarda le attività di fabbricazione della cellula, è stato definito che nel nostro Paese dovrebbero essere prodotte nei prossimi venticinque anni più di 1.200 ali, con un rateo annuo di 93 set.

Le ali sono destinate ai velivoli dei nove partner del programma: Italia, Stati Uniti, Regno Unito, Olanda, Turchia, Australia, Canada, Danimarca e Norvegia.

Alenia Aeronautica ha confermato che partiranno a breve negli stabilimenti di Foggia e Nola, le prime produzioni previste per il programma della Lockheed, attività che sarà portata avanti fino al 2033, coinvolgendo gli stabilimenti Alenia in Campania e Puglia.

Questi impianti, che saranno i primi ad essere impegnati nelle attività relative al primo contratto per il lotto di produzione LRIP3 (Low Rate Initial Production del 3° lotto dell'F-35); seguiranno, a partire dal successivo lotto di produzione LRIP4, i siti piemontesi.



Oltre alla produzione di ali per il JSF, il coinvolgimento di Alenia Aeronautica nel programma comporta la partecipazione agli Integrated Product Teams dell'F-35 e alla progettazione e sviluppo, già completati con successo, dei cassoni alari delle versioni CTOL (Conventional Take Off and Landing) e CV (Carrier Variant) dell'F-35 presso gli stabilimenti campani di Alenia.

Oltre ad Alenia Aeronautica molte altre aziende italiane partecipano al programma e – ritiene Bertolone – diverse altre imprese di Finmeccanica potrebbero acquisire in futuro importanti pacchetti di produzione.

“Teoricamente – conclude Bertolone - il livello globale di ritorno industriale è abbastanza alto, ma stiamo cercando di essere più anglosassoni – ha concluso - e dobbiamo essere pragmatici e non guardare a numeri teorici”.