

INTERVISTA DIRETTORE DAA GEN. ISP. CAPO DOMENICO ESPOSITO

DA WWW.DIFESA.IT

Generale, molti si chiedono come mai non sia stato possibile avviare un programma solamente europeo per far fronte alle esigenze degli stati maggiori di un cacciabombardiere della tipologia del JSF. Quali sono state le considerazioni che hanno portato a scegliere un prodotto ideato ed avviato oltreoceano?

Occorre innanzitutto esaminare in termini temporali cosa vuol dire avviare un progetto in cooperazione internazionale ed europea e collocare la decisione nel particolare momento storico in cui essa è stata presa.

Se si osserva lo sviluppo del programma tornado od anche dell'Eurofighter si scoprirà che tra la formulazione di un requisito e la disponibilità iniziale dei primi sistemi d'arma sono trascorsi non meno di 20 anni. Ricordo che il programma tornado si chiamava "MRCA (19) 75" mentre il primo velivolo è stato consegnato alla AM nel 1983. Ancora oggi, a fronte della firma del contratto di produzione dell'Eurofighter firmato nel 1996, le ultime consegne dei velivoli all'AM (inferiori in quantità a quelli inizialmente previsti) sono previste nel 2017.

Del resto la necessità di conciliare i requisiti operativi, industriali e politici, talvolta divergenti, delle nazioni partecipanti richiede un arco di tempo considerevole e contribuisce ad allungare i tempi ed i costi di sviluppo. nel momento in cui il velivolo tornado, specializzato in operazioni di profondità, cominciava ad essere schierato presso i reparti operativi, eravamo nella seconda metà degli anni 80, le stesse nazioni, prima con la Francia e poi con l'aggiunta della Spagna, stavano affrontando il problema di definire il requisito operativo, la base industriale ed il conseguente finanziamento del caccia EFA (poi Eurofighter), problema protrattosi nel tempo, che di certo non lasciava spazi per l'avvio di uno studio, sia pure iniziale, per il successore del tornado.

La parziale sovrapposizione di queste due imprese non ha certo favorito la nascita di un programma congiunto ammesso che le nazioni europee avessero la possibilità di esprimere un requisito (operativo ed industriale) condiviso anche perché la base industriale europea non è in grado di sostenere contemporaneamente 3 programmi di tali dimensioni.

ecco pertanto che la necessità di pensare al successore del tornado (e AM-X per l'AM) e dell'AV8-b (per la MM) che tenesse conto non solo della evoluzione tecnologica dei sistemi e dei cambiamenti intervenuti negli scenari operativi, ma anche delle decisioni prese in autonomia dalle nazioni europee tradizionali partner dell'Italia quali UK (ricordo che il primo memorandum firmato da UK con gli USA di cooperazione per il JSF risale al 1995) e la Francia (che avendo abbandonato da quasi subito la possibile cooperazione nell'EFA ha sviluppato il Rafale anche nella versione aria suolo e imbarcata) ha indotto l'Italia a puntare su un sistema già in corso di realizzazione e, si può dire, in gran parte sviluppato nell'ambito di attività di cooperazione extra europee.

In sintesi le maggiori nazioni europee, Germania, Gran Bretagna, Italia e Francia, non hanno trovato un punto di incontro su una strategia puramente europea negli anni utili ad avviare il programma per il sostituto del tornado e dell'av8-b e ciò per varie ragioni oltre a quelle sopra accennate. In realtà le decisioni

autonome di UK e Francia di avviarsi in altri programmi non hanno lasciato molto spazio all'Italia per perseguire soluzioni di cooperazioni europee.

È da notare che le industrie nazionali di tali paesi non erano interessate ad un programma europeo di tale tipo. Infatti l'interesse della BAE inglese, che è comunque il maggior fornitore non americano della difesa USA, era quello di qualificarsi sempre di più come partner di pari livello nel mercato americano (attraverso il programma JSF), mentre anche l'asse industriale franco-tedesco (attuale EADS/Cassidian), completato allora con la acquisizione della spagnola casa, era interessato ad altri programmi.

Circa le osservazioni che vorrebbero vedere un eventuale versione aria-suolo dell'Eurofighter come soluzione alternativa al JSF, è da ricordare che:

- Ciò non soddisferebbe il requisito della MM di trovare un sostituto al citato av8-b,
- EFA è sviluppato ed ottimizzato nelle sue varie componenti (motore, struttura, avionica) come velivolo aria - aria.
- Una versione aria suolo richiederebbe investimenti aggiuntivi per modifiche alle dette aree che stravolgerebbero la natura dell'attuale velivolo portandolo ad un ibrido senza alcuna garanzia di elevata prestazione.
- L'interesse attualmente manifestato da UK nel modificare l'EFA è motivato dalla necessità di trovare un sostituto anche nel breve- medio termine ai Jaguar e Harrier già radiati. La soluzione a lungo termine è e rimane il JSF, su cui ha in corso investimenti maggiori dell'Italia.

Generale può accennare ai problemi relativi allo sviluppo del F-35 di cui si è spesso sentito parlare negli ultimi mesi?

Vorrei innanzitutto premettere che per un sistema aeronautico, benché in fase avanzata di sviluppo, è assolutamente normale riscontrare problematiche tecniche. Lo è ancora di più se solo pensassimo alla complessità del F-35: da ingegnere sarei estremamente preoccupato qualora non avessimo riscontrato problemi, perché avrei pensato che non staremmo sviluppando alcunché di nuovo ed innovativo ma solo replicando progetti e tecnologie esistenti. La forza del programma è invece trovare soluzioni tecniche ed immediate in presenza di difettosità. Ad oggi posso confermare che tutti i problemi tecnici hanno una soluzione che sarà a stretto giro introdotta sui velivoli in produzione: alludo, giusto per citare alcuni esempi, alla cricca su una paletta del motore, alla protezione dai fulmini, alla maturità del sistema ALIS, etc.. Per quanto riguarda il sistema, che in modo ridotto viene chiamato "casco pilota", posso dire di aver avuto recentemente la possibilità di indossarlo e di averne apprezzato il grado di maturità e di capacità, assolutamente non comparabile con alcun modello in circolazione. Ad oggi, per il sistema "casco pilota", che ricordo ha effettuato più di 4000 voli, sono limitatissime le aree in cui si stanno implementando ulteriori soluzioni migliorative (es. per la visione notturna).

Vorrei solo ricordare che anche il tornado e l'Eurofighter hanno avuto problematiche analoghe. Anche per l'EFA ad esempio, a lungo, non è stato possibile avvicinarsi a formazioni temporalesche (e conseguenti possibili fulmini) come attualmente accade per il JSF, ciò era dovuto alla mancata verifica dei requisiti contrattuali ad esso connessi (lightning strike protection è il termine usato ed è un requisito standard per ogni velivolo civile e militare) ed a imperfezioni nel design corrette in fase successiva.

Quale è ad oggi il costo del programma F-35 per l'Italia?

Ad oggi per la fase di sviluppo e produzione del programma si prevede una spesa di 14,3 miliardi di euro (18,6 miliardi di dollari) in quindici anni. Il suddetto valore include i circa 2 miliardi di euro (2,5 miliardi di dollari) già spesi. A differenza dei grossi programmi di cooperazione europea per l'F-35 viene attuata una rigorosissima procedura di pianificazione e controllo di ogni elemento di costo, in piena aderenza alle direttive di acquisizione statunitensi intese a prevenire ogni incontrollato incremento e mantenere i programmi finanziariamente sostenibili. Da precisare che dei 14,3 miliardi di euro, 7,5 sono destinati all'acquisto dei velivoli distribuiti nei prossimi 15 anni.

Quanto è stato investito da parte italiana nello sviluppo del programma?

Nonostante vi siano stati incrementi dei costi di sviluppo, la contribuzione italiana allo sviluppo è rimasta al valore concordato nel 2002 (1028 mUS\$) e tutti i maggiori importi sono stati sostenuti dagli stati uniti (di fatto, pertanto, l'Italia ha ad oggi contribuito allo sviluppo per un valore percentualmente più vicino al 3%, rispetto all'originario 4%).

Quanto costa un velivolo F-35?

Il costo di un velivolo F-35 è in costante discesa e si prevede raggiunga il suo valore minimo di 65 milioni di euro nell'anno 2019 per la variante CTOL e di 83 milioni di euro nell'anno 2021 per quella STOVL. Quanto sopra è normale e dovuto all'effetto dell'apprendimento (più velivoli costruisco meno costano).

Quanto costerà all'Italia un velivolo F-35?

I 60 velivoli F-35 della variante CTOL si prevede costeranno mediamente all'Italia circa 74 milioni di euro, mentre i 30 velivoli della variante STOVL circa 88 milioni di euro. I suddetti valori, a parità di equipaggiamenti a bordo, sono inferiori ai costi di velivoli della generazione precedente attualmente in servizio.

È pensabile in futuro realizzare un altro programma di cooperazione europea come l'Eurofighter?

Gli attuali bilanci della difesa a livello europeo rendono oramai impossibile in futuro l'avvio di un programma di grosse dimensioni, come l'f2000, rigidamente basato su principi e vincoli di "work share / cost share" e che sia finanziariamente sostenibile ovvero "affordable".

Ad esempio il programma f2000 per i circa 500 velivoli ad oggi ordinati o in ordine ha otto linee di assemblaggio FACO attive (quattro per i velivoli e quattro per i motori) nei quattro paesi partecipanti: è questa una situazione che genera onerosissimi sovra costi, non più sostenibili con gli attuali bilanci della difesa dei paesi europei. Inoltre nel ciclo di vita di un programma aeronautico di dimensioni come l'f2000 la gran parte delle spese è rappresentato dalla fase di mantenimento in servizio (per circa il 70% del costi dell'intero ciclo di vita). Quest'ultimi costi, suddivisi su un numero di velivoli di alcune centinaia, portano il costo dell'ora di volo di un velivolo come l'f2000 a valori oramai insostenibili con gli attuali bilanci difesa di esercizio dei paesi europei ed assolutamente non competitivi rispetto a velivoli realizzati in migliaia di esemplari (per citare un dato oggettivo, un'ora di F2000 costa attualmente più di 40.000,00 €, mentre un'ora di F-16 è costato meno di 20.000 US\$).

Cosa comporterebbe per l'Italia l'uscita dal programma?

L'Italia partecipa a fronte di accordi intergovernativi, che ovviamente non prevedono penali, come tutti gli accordi di questo tipo (a differenza dei rapporti/contratti con le industrie). Uscire dal programma significherebbe disconoscere il "patto d'onore" siglato tra governi e minerebbe a livello internazionale il livello di affidabilità e credibilità del nostro paese.

Ci parla della logistica del F-35?

Aspetto di primaria importanza, introdotto sin dalle prime fasi della progettazione, è la logistica: il F-35 è il primo velivolo pensato e progettato con una nuova filosofia logistica, denominata "autonomic logistic", che per mezzo di concetti innovativi permetterà significativi risparmi di gestione, durante l'intero ciclo di vita in servizio della macchina (es. PHM, "prognostic health management"). Tale circostanza, unitamente ai risparmi derivanti dalle economie di scala (migliaia di velivoli in servizio) permetterà costi dell'ora di volo assolutamente inferiori rispetto ai velivoli europei attualmente in servizio.

Ci parla della partecipazione industriale italiana al programma F-35?

Anche se l'accordo di partecipazione dell'Italia al programma non prevedeva una assicurazione sui ritorni industriali (non si tratta infatti di un programma in "work share"), è stato chiaramente espresso il concetto del "giusto" ritorno industriale (quantità/qualità), quale condizione essenziale per la partecipazione dell'Italia al progetto.

La partecipazione delle aziende italiane al progetto è significativa (circa sessanta sono le aziende già coinvolte od in procinto di partecipare) e distribuita geograficamente ed è indubbiamente già rilevante, tenuto conto che il programma di produzione è stato appena avviato.

Ad oggi il livello di ritorni industriali nazionali è sicuramente di rispetto ed in linea con l'attuale fase di avvio della produzione a basso rateo. I dati attuali riportano il raggiungimento di oltre 1 miliardo US\$ a fronte di un ritorno atteso dalle fasi di sviluppo e produzione di circa 14,7 miliardi US\$ (per le aree velivolo, motore, attrezzature ed infrastrutture), valore che rappresenta ad oggi circa il 76% degli investimenti complessivi stimati per le suddette fasi.

Dal punto di vista industriale, la ditta italiana maggiormente coinvolta è sicuramente l'Alenia Aermacchi che ha partecipato allo sviluppo ed è coinvolta nella produzione, in "second source", dell'ala (oltre 800 ali equivalenti complete; erano oltre 1200 prima della riduzione dei velivoli a 90 dagli iniziali 131). L'ala del velivolo F-35 è in assoluto la parte di struttura più significativa, conglobando la semiala destra, quella sinistra ed una grossa parte del troncone di fusoliera centrale.

La produzione / assemblaggio delle ali costituisce il maggiore contributo alla partecipazione industriale italiana al programma. Le ali del F-35, per la maggior parte destinate all'export, saranno prodotte da una filiera di fornitori italiani (tra cui OMA, NCM, OMPM, OMI, LMA, Alenia Aermacchi Venegono, NoLa e Foggia) ed assemblate presso la FACO di Cameri.

Ci parla dei recenti accordi sull'ala tra Alenia Aermacchi e Lockheed Martin?

Il 26 febbraio 2013, Lockheed Martin e Alenia Aermacchi hanno firmato un accordo a lungo termine per la produzione delle prime 130 ali equivalenti, assicurando tutta la produzione a basso rateo (LRIP 6 - LRIP 11) per un valore di circa 1,2 miliardi US\$. È stato inoltre recentemente firmato da Lockheed Martin ed è in

firma da parte di Alenia Aermacchi il contratto di produzione delle ali dei Lotti a basso rateo LRIP 6-7, per un valore di circa 141 m\$.

Ci parla del coinvolgimento delle PMI nel programma?

La presenza di numerose industrie nel programma F-35, soprattutto del settore delle piccole e medie imprese, rappresenta il fermo convincimento dell'industria italiana di crescere partecipando ad un programma su scala mondiale, che è basato su principi di estrema competizione. In altre parole la partecipazione è da interpretarsi come un chiaro segnale d'innovazione, di superamento dei vecchi principi di "cost-share=work-share" e dei "ritorni" garantiti (offset) e della determinazione, da parte delle aziende italiane, di posizionarsi nel mercato globale in posizioni di forza.

Il valore di una partecipazione industriale al F-35 deve essere visto con occhio "strategico". Infatti, al di là dei grandi numeri di cui si parla (dai 3000 ai 4000 velivoli), la competitività tecnologica e la sostenibilità finanziaria rendono un'azienda coinvolta nel programma particolarmente attraente per altri programmi e contratti, non solo della difesa. In sostanza per l'industria italiana avere il F-35 nel proprio "catalogo" sarà la garanzia di successo in futuri coinvolgimenti derivanti dal programma stesso e da quelli a venire, in Europa e nel mondo.

Vincere una gara in competizione internazionale nel programma F-35 non è chiaramente cosa semplice ed è ben diverso dall'aggiudicarsi un contratto, nell'ambito di un programma in "work share", magari caratterizzato da una certa forma di "protezione". Le industrie italiane che vengono selezionate sono pertanto vincenti a livello mondiale per capacità e competitività.

Dopo le prime competizioni, alcune delle quali andate perse, l'esperienza acquisita dalle aziende nazionali è sintetizzabile nei seguenti punti:

- Necessità di praticare dei prezzi competitivi e ridurre, al minimo possibile, l'impatto dei costi non ricorrenti;
- Sviluppare accordi nazionali, europei e transatlantici, con altre aziende, prima di partecipare alle gare. Agire da "piccoli e singoli" in un mercato globale è difficilissimo se non impossibile, a meno che non si sia in possesso di tecnologie "uniche";
- Creare "sistema paese";
- Sfruttare la competizione e, qualora accada, la perdita di una gara, come momento di riflessione, rafforzamento e preparazione per la successiva gara e conoscere e rispettare le regole del mercato in cui si compete.

È da sottolineare che tantissime ditte, ed in particolare le PMI, hanno deciso di competere ed investire nel programma F-35, riconoscendo che a livello europeo non esistono oramai programmi militari di dimensioni e tempistiche tali da garantire i prossimi quaranta anni di attività. Un eventuale UCAV europeo non avrà proporzioni sufficienti per garantire la presenza sul futuro mercato ed oramai è tempo di pensare a cosa fare quando tra qualche anno il programma f2000 avrà terminato il suo ciclo produttivo e sarà interessato dalla sola fase di mantenimento in servizio.

La partecipazione industriale nazionale ai programmi internazionali è oramai il risultato di gare vittoriose, effettuate in regime di aperta competizione internazionale e di cosiddetto "best value". È questa una strada nuova che, venendo meno i presupposti del "lavoro garantito" ("work share"), come conseguenza dell'investimento finanziario dei governi ("cost share"), presuppone un'aggressività, competenza tecnologica e capacità di "navigazione" del mercato senza precedenti. È questa comunque una strada percorribile solo da sistemi

industriali "forti", evoluti tecnologicamente ed economicamente sani e competitivi.

Per l'Italia entrare nel programma sin dalla prima ora, in compartecipazione, avere in esso una posizione ben precisa come paese e non acquisire successivamente il prodotto finito (in procedura "FMS"), si è dimostrata, allo stato dei fatti, come scelta strategicamente ottimale, in termini di partecipazione industriale ed incremento del livello di competitività del sistema Italia.

Ci parla della FACO?

La FACO italiana (una complessa opera di venti edifici, per oltre 100.000 mq di superficie coperta, su un'area di circa 500.000 mq) è in corso di ultimazione e sarà attivata dopo soli 30 mesi dall'avvio dei lavori. A differenza dei programmi di cooperazione europea (ad esempio per l'F2000, per i circa 500 velivoli già ordinati ed in ordine, ci sono otto linee FACO, quattro per i velivoli e quattro per i motori, distribuite tra i quattro paesi partecipanti al programma) per il programma F-35 (previsti tra 3000 e 4000 velivoli) vi è una linea FACO velivoli ed una linea FACO motori, entrambe situate negli Stati Uniti. La linea FACO italiana velivoli è l'unica al momento costruita al di fuori degli USA e l'autorizzazione a poterla realizzare è stato il risultato di una complessa trattativa tra Italia e Stati Uniti, tenuto conto delle tecnologie allo stato dell'arte in gioco e che vengono esportate dagli USA sul territorio italiano e delle necessarie precauzioni da implementare per annullare il rischio di accesso/impiego non autorizzato alle suddette tecnologie per scopi al di fuori del programma F-35.

La realizzazione della FACO italiana risponde peraltro a precise richieste delle commissioni difesa in momenti diversi di approvazione della partecipazione italiana al programma.

La capacità FACO non è però rappresentata unicamente da edifici ma è un insieme integrato di processi, persone, conoscenze, informazioni, infrastrutture, attrezzature ed apparecchiature di produzione finalizzato all'assemblaggio e verifica dei velivoli F-35. Basata su processi allo stato dell'arte ed unica in Europa. Sarà operativa per i velivoli da luglio 2013, dimensionata ed equipaggiata per una capacità produttiva fino a 2 velivoli/mese e sarà basata, per entrambe le varianti velivolo di interesse italiano (decollo convenzionale e verticale), sullo stesso standard produttivo della FACO USA presso la Lockheed Martin di Fort Worth in Texas. La FACO congloba la linea di produzione ali (fino a 6 ali/mese) già avviata nel secondo semestre 2012. Il costo del contratto è di 796,5 m€ (= 414 m€ quota Alenia Aermacchi + 312,5 m€ quota Lockheed Martin + 70 m€ quota non programmata).

La FACO è stata progettata e realizzata per transitare gradualmente in polo di MRO&U (manutenzione, riparazione, revisione ed aggiornamento) per i circa 600 velivoli, inclusi quelli USA, che si stima voleranno sui cieli dell'area Europa - Mediterraneo, garantendo pertanto attività sul territorio per un periodo di circa 40 anni. Quanto sopra permetterà di capitalizzare gli investimenti effettuati per la costruzione del sito e le esperienze / professionalità di enti militari e industrie nazionali residenti su Cameri, faciliterà il rilascio della tecnologia F-35 all'industria nazionale che diverrà partner privilegiato dell'industria statunitense per tutto il ciclo di vita del velivolo. Sarà questa un'opportunità indubbia di business per l'industria statunitense in Europa ma soprattutto per le numerose industrie nazionali che graviteranno all'interno del sito ed in supporto a quest'ultimo per attività indirette.

L'investimento FACO F-35 permetterà inoltre alla difesa italiana di effettuare l'investimento di industrializzazione in un'unica soluzione, a differenza di quanto avvenuto in passato per programmi nazionali ed internazionali in cui lo

stesso è stato oggetto di duplicazione. per citare i recenti esempi, per il tornado si è investito in infrastrutture, attrezzature ed addestramento su Torino e caselle torinese (siti industriali di produzione) e su Cameri (sito difesa di MRO&U); per l'AMX si è investito in infrastrutture, attrezzature ed addestramento su Torino e caselle torinese (siti industriali di produzione) e su Treviso (sito difesa di MRO&U); per l'AV8-bm si è investito in infrastrutture, attrezzature ed addestramento su caselle torinese (sito industriale di produzione) e su Grottaglie (sito difesa di manutenzione); per l'f2000 analogamente si è investito in infrastrutture, attrezzature ed addestramento su caselle torinese (sito industriale di produzione) e su Cameri (sito difesa di MRO&U). Per l'F-35 per la prima volta si realizzerà tutto all'interno di un aeroporto della difesa in un solo sito che nascerà per la produzione e sarà poi utilizzato per il MRO&U, con un significativo risparmio in investimenti. Peraltro, a differenza dei precedenti programmi in cui le quattro linee di produzione realizzate in diversi momenti storici sono servite rispettivamente per 99 tornado, 136 AMX, 18 AV8-b e 96 F2000, la linea FACO F-35 è realizzata per l'assemblaggio dei velivoli italiani, olandesi e di qualche altro partner europeo (probabilmente FMS) che intenderà servirsene, per un totale di oltre 200 velivoli.

Al riguardo, molto importante si è dimostrata la scelta dell'Italia, avviata con l'Olanda e poi estesa alla Norvegia, di costituire sinergie europee nell'ambito del programma produzione e supporto logistico, per rafforzare il forte connotato europeo del programma, la cooperazione rafforzata e per ridurre i costi d'esercizio.

L'accordo, formalizzato tramite un mou dedicato, ha creato di fatto un primo esempio di forte sinergia europea per il velivolo F-35 ed in base a quest'ultimo i velivoli olandesi saranno assemblati presso la FACO di Cameri, mentre i motori dei velivoli italiani saranno mantenuti in olanda.

Il documento è infine predisposto per accogliere l'adesione di altri paesi europei partecipanti al programma F-35 ed è già stata raccolta l'adesione della Norvegia per le attività di supporto logistico.

Ci parla dell'accordo con l'Olanda?

Molto importante si è dimostrata la scelta dell'Italia, avviata con l'Olanda e, recentemente, estesa alla Norvegia, di costituire sinergie europee nell'ambito del programma produzione e supporto logistico, per rafforzare il forte connotato europeo del programma, la cooperazione rafforzata e per ridurre i costi d'esercizio.

L'accordo, formalizzato tramite un mou dedicato, ha creato di fatto un primo esempio di forte sinergia europea per il velivolo F-35 ed in base a quest'ultimo i velivoli olandesi saranno assemblati presso la FACO di Cameri, mentre i motori dei velivoli italiani saranno mantenuti in olanda.

Il documento è infine predisposto per accogliere l'adesione di altri paesi europei partecipanti al programma F-35 ed è già stata raccolta l'adesione della Norvegia per le attività di supporto logistico.

Ci parla dei ritorni occupazionali presso Cameri ed, in generale, a livello nazionale?

Lo stabilimento FACO di Cameri impiega attualmente oltre 200 dipendenti diretti ed è in fase di crescita in conseguenza del progressivo aumento dei volumi produttivi; entro fine 2013 è previsto che il numero degli addetti superi le 300 unità. Questo senza calcolare il personale delle ditte edili che stanno tuttora completando la costruzione e l'allestimento dello stabilimento e che nella fase di picco sono arrivate ad occupare oltre 500 maestranze.

Tornando alle attuali 200 unità produttive è bene ricordare che le stesse sono assolutamente in linea con le poche aree dello stabilimento già approntate per la produzione delle ali e l'avvio della produzione del velivolo, in quanto la gran parte dei manufatti è tuttora in fase di completamento degli allestimenti ed installazione dei macchinari. Si stima che nella fase di picco produttivo lo stabilimento di Cameri impiegherà oltre 1500 persone, senza considerare gli effetti di spin-off sul territorio.

Più in dettaglio i dipendenti di Cameri lavorano ad oggi nelle due linee produttive dello stabilimento (nonché nei relativi compiti di gestione / organizzazione della produzione):

La linea di produzione e assemblaggio della sezione alare. Le ali prodotte nello stabilimento di Cameri sono destinate ai velivoli italiani assemblati nella linea FACO, ma soprattutto ai velivoli di tutti i partner e clienti del programma F-35.

La linea di assemblaggio e verifica (FACO). La linea, in fase finale di allestimento, si attiverà a partire dal 18/07/13 e assemblerà inizialmente i velivoli italiani e successivamente anche quelli olandesi. È importante inoltre sottolineare che a partire dal 2016 la FACO di Cameri inizierà la transizione in una linea di manutenzione, riparazione, revisione e aggiornamento (maintenance, repair, overhaul and upgrade - MRO&U), che diverrà il centro logistico-manutentivo per tutti gli F-35 che opereranno nella regione euro-mediterranea, con un bacino stimato di circa 600 velivoli inclusi sia quelli italiani che quelli degli altri partner e clienti internazionali del programma.

Una parte degli attuali dipendenti opera fin da marzo 2011 nella linea di produzione / assemblaggio delle ali e componenti alari, avviata sulla base di Cameri in strutture provvisorie. Dei restanti dipendenti, un'aliquota è costituita da personale esperto proveniente da altre linee produttive di Alenia Aermacchi (è importante notare che la presenza di esperti è una condizione indispensabile per poter mandare rapidamente a regime l'efficienza di una linea di produzione nuova, specialmente considerando che si tratta di un velivolo di ultima generazione e di processi / tecniche produttive allo stato dell'arte); gli altri dipendenti costituiscono nuove assunzioni ed in futuro l'incremento delle maestranze non potrà che essere sostenuto mediante il ricorso diretto a nuovi assunti sul territorio.

A livello nazionale ad oggi lavorano sul programma circa 1100 addetti, ripartiti geograficamente in 56% al nord, 17% al centro e 27% al sud: il dato è monitorato strettamente per ogni singola ditta coinvolta nel programma.

Si prevede che a regime il numero di addetti coinvolti, anche nel ridimensionato programma italiano da 131 a 90 velivoli, possa essere ben oltre le 6000 unità. Considerare ulteriori riduzioni significherebbe ridurre ancora questi positivi ritorni industriali ed occupazionali.

E per finire, negli ultimi giorni è stata presa la decisione di cancellare la cerimonia di formale avvio dell'assemblaggio del primo velivolo. Ci può dire qualcosa di più?

Il contratto per la realizzazione della capacità FACO a Cameri prevede delle milestone (eventi) tramite i quali il raggruppamento temporaneo di imprese (RTI) Alenia Aermacchi/Lockheed Martin dimostra al ministero della difesa il positivo avanzamento nel raggiungimento della capacità, a seguito del quale vengono rilasciati dei pagamenti all'industria.

Il giorno 18 luglio il RTI dimostrerà che lo stabilimento è pronto ad iniziare l'assemblaggio dei componenti del primo velivolo F-35 italiano, componenti che sono già pervenuti o che stanno per essere consegnati nelle prossime ore a Cameri.

La cerimonia era stata organizzata dal RTI quale giusto momento celebrativo per le maestranze e tutti coloro che in pochi mesi, e mi sentirei di aggiungere in tempi assolutamente eccezionali, con il loro operato e dedizione, sono riusciti a raggiungere un traguardo di rilievo a livello europeo per l'intero sistema italiano. La cancellazione della cerimonia non incide assolutamente sui piani industriali e sul programma di avvio dello stabilimento ed assemblaggio del primo velivolo che rimangono assolutamente inalterati: pertanto la linea FACO velivoli sarà regolarmente avviata il prossimo 18 luglio e tale data seguirà l'assemblaggio al quale la cui linea è stata avviata come previsto la scorsa estate.