



La "variabile Dassault", in salita super jet franco-tedesco da 100 miliardi

Descrizione

(Adnkronos) Sembra in salita la strada per il super caccia franco-tedesco da 100 miliardi. E a rendere incerto il cammino del programma Fcas (Future Combat Air System) e le ambizioni del presidente Emmanuel Macron "proprio una variabile "interna": la Dassault Aviation. Annunciato in pompa magna nel 2017 dall'inquilino dell'Eliseo e dall'allora cancelliera Angela Merkel, e sposato due anni dopo anche dalla Spagna, il progetto punta a sostituire tutti gli attuali aerei da combattimento "i jet francesi Rafale e gli Eurofighter di Germania e Spagna "con caccia di sesta generazione; non semplici aerei, dunque, ma un intero sistema di velivoli, sia mezzi con equipaggio che droni senza pilota, per il combattimento e la ricognizione. I tre partner sono in quote paritetiche al 33% ciascuno e, secondo gli accordi, Dassault sarebbe stato alla guida del jet e la divisione difesa di Airbus, con sede in Germania, alla guida del resto. Ma nonostante i grandi annunci, il programma non ha mai "spiccato il volo", scontando una serie di stop and go legati alle controversie nella pianificazione e nella progettualità sorte tra il costruttore francese e il gruppo Airbus, che rappresenta gli interessi tedeschi e spagnoli.

La Dassault Aviation, controllata dalla famiglia Dassault, ha sempre avuto una "vena indipendente", supportata da un'influenza fortissima nel panorama industriale della difesa francese, dal momento che "il principale fornitore della flotta di aerei da combattimento di produzione nazionale sin dagli anni '50. Negli anni '80 "ricorda il Financial Times in una lunga analisi sul dossier "l'appaltatore aveva abbandonato un primo progetto di difesa transnazionale, l'Eurofighter Typhoon (poi costruito da Regno Unito, Italia, Germania e Spagna) perch" voleva una posizione di leadership nella progettazione e la maggior parte della produzione. E oggi la storia si ripete: l'azienda "determinata a mantenere il controllo sulla parte relativa ai caccia del Future Combat Air System, nonostante la ferma opposizione di Airbus, costringendo Macron a ripetuti colloqui con il cancelliere Friedrich Merz per cercare di salvare il progetto dal fallimento.

Una situazione, questa, che ha riportato l'attenzione sul complicato rapporto tra l'appaltatore e il governo francese. Da un lato, infatti, la R"publique "il principale cliente di Dassault: gli acquisti dell'esercito costituiscono la maggior parte delle sue entrate, tutte le esportazioni vanno autorizzate,

i presidenti sono i principali promotori all'estero (basti pensare al contratto da 100 velivoli Rafale che Macron sta cercando di concludere con l'India); dall'altra parte, per l'azienda fondata da Marcel Bloch (poi Dassault) vanta una produzione interamente nazionale, che è poi il fattore che gli garantisce una reale possibilità di indipendenza da qualsiasi partner e una salda influenza sullo Stato francese.

L'ad Eric Trappier lo ha detto chiaramente: «Siamo ben disposti a collaborare con dei partner, compresi i tedeschi, ma non ne abbiamo bisogno». Marwan Lahoud, ex dirigente di Airbus e veterano del settore, ha spiegato al Ft: «Tutti pensano che sia il governo a prendere tutte le decisioni, ma la realtà è più complessa: c'è un *do ut des*. Tutto dipende da ciò che la Francia si aspetta da un'azienda che opera nel settore della difesa: si aspetta che obbedisca o che produca i migliori sistemi d'arma possibili». Un altro dirigente del settore, sempre interpellato dalla testata britannica, è stato più tranchant: «I ministri vanno e vengono, i presidenti vanno e vengono, ma Dassault rimane».

Ma questo braccio di ferro rischia di creare uno stallo insuperabile che non solo metterebbe in difficoltà Macron, strenuo sostenitore della cooperazione europea in materia di difesa e della riduzione della dipendenza dalle armi statunitensi, ma che rischierebbe anche di portare i tedeschi ad avvicinarsi ad un progetto parallelo: quello italiano. Nell'ultimo periodo è circolata a riprese l'ipotesi che la Germania possa affacciarsi alla porta del «Global Combat Air Programme» (Gcap), il programma concorrente su un super caccia di ultima generazione guidato da Italia, Regno Unito e Giappone. Programma che, intanto, va avanti per la sua strada: «Abbiamo la nostra road map, la stiamo seguendo puntuali e andiamo avanti come se nulla fosse. È ovvio che se ci dovessero essere conferme di difficoltà dai nostri partner o conferme di richieste di entrare, queste verranno analizzate», ha detto l'ad di Leonardo (partner strategico del progetto), Roberto Cingolani, a margine di un evento alla Luiss. «Stiamo aspettando di capire cosa succede, ma una volta tanto che i problemi non sono i nostri andiamo avanti e siamo tranquilli. Io credo che ci potrebbero essere delle opportunità, ma vediamo. Se poi ci saranno cambiamenti altrove, possibilità di avere altri partner o alleanze noi li guarderemo, ma il progetto c'è».

Per ora, comunque, si tratta solo di rumors: in una recentissima intervista a «Il Sole 24 Ore», il presidente francese ha affermato che il progetto è vivo e vegeto. «Non ho mai ricevuto alcuna comunicazione da parte tedesca che dicesse il contrario. Anzi, le aeronautiche militari di Germania e Francia hanno spiegato ai rispettivi ministri di considerarlo un buon progetto». Ma, certo, se diventasse realtà, uno scenario del genere potrebbe incrinare i rapporti industriali tra i Parigi e Berlino: «Se il partner tedesco rimetterà in discussione l'aereo in comune saremo obbligati a fare altrettanto con il carro armato in comune», ha minacciato Macron, come riportato da «Le Monde». E un ministro tedesco, citato dal quotidiano francese, avrebbe replicato: «La Francia ha molto bisogno di nuovi carri armati rispetto alla Germania che può sviluppare e costruire una nuova generazione di carri armati senza la Francia».

»

economia

webinfo@adnkronos.com (Web Info)

Categoria

1. Comunicati

Tag

1. Ultimora

Data di creazione

Febbraio 11, 2026

Autore

redazione

default watermark