

**L'US Air Force dovrebbe annunciare il vincitore del programma T-X entro la fine di quest'anno. I concorrenti, malgrado i numerosi ritiri, sono ancora molti, ma alcuni continuano a correre (e a spendere molto denaro) pur essendo consci di non avere speranza di raggiungere il traguardo**

**Un programma da 16,3 miliardi di dollari per fornire all'USAF un sistema di addestramento basato su 350 aerei. A cui si potrebbero aggiungere anche ordini da altre forze aeree, che spesso seguono le scelte dell'USAF**

## T-100 (M-346): una gara persa prima di iniziare

Il programma T-X dell'US Air Force, per dare un successore al più che cinquantenne Northrop T-38 "Talon" (il primo volo del prototipo risale al 10 marzo 1959, mentre l'entrata in servizio al 1961) sta per iniziare. Anche Leonardo, che è subentrata alla Aermacchi che lo aveva sviluppato partendo da un progetto della russa Yakovlev, partecipa alla gara per realizzare il T-X insieme a DRS Technologies (l'azienda statunitense di cui Leonardo è unica azionista ma che non può controllare appieno in quanto questa è stata trasformata - per scelta italiana - in quello che gli americani definiscono "regime Proxy").

DRS come "prime contractor" per

realizzare il T-100 - così è stata ribattezzata la versione dell'M-346 "Master" che partecipa alla gara per il programma T-X - è stata una scelta di ripiego dopo che le varie alleanze con un costruttore statunitense, indispensabile per partecipare a questo tipo di appalti indetti dal Pentagono, erano fallite miseramente. Nel tempo si erano succedute come alleate per l'M-346 o T-100 prima Boeing (nel 2009), poi General Dynamics (2013) e infine perfino Raytheon (2016) - che non è, come non lo è DRS Technologies, mai stata un'azienda costruttrice di velivoli - ma anche Raytheon all'inizio del 2017 si è ritirata lasciando Leonardo senza un alleato per la gara

negli Stati Uniti. Ecco il motivo del ripiego su DRS.

Ora le speranze di poter vincere la ricca gara della difesa americana, il cui valore è stimato in circa 16,3 miliardi di dollari per 350 velivoli (e relativi sistemi di addestramento), sono davvero esigue e non dipendono solo dalla bontà o dal prezzo della macchina e del sistema addestrativo, ma da altri fattori.

Indipendentemente da quanto ci viene raccontato dall'industria italiana, sarà invece determinante il sistema di spartizione delle commesse tra le grandi industrie americane. Chiariamo meglio: gli Stati Uniti possono, devono e vogliono mantenere in vita - contrariamente a quanto avviene in Italia - una pluralità di aziende a cui potersi rivolgere per soddisfare i propri requisiti.

Oggi sono sopravvissute solo tre "major": Lockheed Martin, Northrop Grumman e Boeing. Lockheed Martin è impegnata nel ricchissimo programma F-35 "Lightning II" che i nostri lettori conoscono bene, a Northrop Grumman è stato affidato il compito di sviluppare il nuovo

**Il T-100 presentato da Leonardo alla mostra statica del salone inglese di Farnborough 2016. Allora era ancora in piedi l'alleanza tra Leonardo e l'americana Raytheon per partecipare alla gara per il nuovo addestratore dell'USAF. Il 25 gennaio 2017 Raytheon, come aveva fatto quasi due anni prima General Dynamics, con un laconico comunicato ha dichiarato l'uscita dall'alleanza, essendo le due aziende "...incapaci di raggiungere un accordo che sia per il miglior interesse dell'US Air Force".**



### Quanto costa l'M-346 e chi l'ha comprato

Anche se, come abbiamo visto, non riteniamo il costo della macchina (e del suo sistema addestrativo) l'elemento che sarà determinante per la scelta del futuro aereo da addestramento degli Stati Uniti, può essere interessante conoscerne il prezzo.

L'M-346 è stato finora venduto all'Aeronautica Militare (18 macchine), alla forza aerea singaporiana (12), a quella israeliana (30) e a quella polacca (otto).

Il 27 agosto 2010 l'allora Alenia Aermacchi firmò un contratto per la vendita alla Republic of Singapore Air Force per 543 milioni di dollari di Singapore (circa 300 milioni di euro); la prima vendita all'estero dell'aereo avvenne - guarda caso - insieme a Boeing che si occupava anche del Full Mission Simulator dell'M-346 e a cui andarono circa 55 milioni di euro (sul totale del contratto).

Con Israele il 16 luglio 2012 fu firmato un accordo intergovernativo, ma sarebbe più corretto chiamarlo baratto, che prevedeva la cessione di 30 M-346 in cambio di due velivoli da allerta radar israeliani IAI-Gulfstream G550 CAEW (allora valutati 750 milioni di dollari) e di un satellite militare ottico IAI/MBT OPTSAT-3000 (valutato 182 milioni di dollari); totale 932 milioni di dollari per 30 M-346.

Il contratto con la Polonia fu firmato il 27 febbraio 2014 e l'importo, annunciato già nel 2013, era di 280 milioni di euro per otto M-346. Al momento in cui scriviamo ci risulta che la Polonia non ha ancora accettato le macchine in quanto finora non le avrebbe ritenute rispondenti a quanto previsto dal contratto.

L'Italia ha preso per l'Aeronautica Militare complessivamente 18 M-346 suddivisi in due lotti distinti, tutti pagati dal ministero dello Sviluppo economico (ma la Difesa compra solo l'F-35?).

L'ordine del primo lotto fu firmato, dopo diversi tentennamenti (la forza aerea, infatti, non aveva un aereo da addestramento tra le sue priorità), il 10 novembre 2009 e prevedeva sei M-346, insieme a due simulatori di volo, per 220 milioni di euro.

Il secondo lotto, invece, prevedeva nove aerei e altri tre in opzione e fu subito diviso in due tranches: la prima per tre macchine, ordinate il 22 dicembre 2014, al prezzo di 120 milioni di euro, mentre il 18 marzo 2016 con la seconda tranche sono stati ordinati altri nove M-346, esercitando quindi anche l'opzione per gli ulteriori tre, per 314 milioni di euro.

Questo ultimo ordine comprende, come al solito, oltre ai nove aerei ricambi, attrezzature a terra, pubblicazioni tecniche e operative, componenti del supporto logistico integrato, ecc.

Complessivamente, i 18 M-346 dell'Aeronautica Militare sono quindi costati 654 milioni di euro.



Claudio Tatangelo

