



In copertina

La corvetta multiruolo *Abu Dhabi*, ammiraglia della flotta emiratina costruita da Fincantieri, è dotata del Combat Management System Leonardo ATHENA, che garantisce un'elevata "sensor fusion" nonché la capacità di scambiare dati tattici in tempo reale con altre unità e centri di comando.

36 MEZZO SECOLO DI MARISTAELI

dal nostro inviato *Alessio Libera*

Panorama Difesa ha avuto l'opportunità di partecipare, il 17 novembre, alle celebrazioni per i 50 anni della costruzione della Stazione Elicotteri della Marina Militare di Luni-Sarzana.

42 NUOVE PROSPETTIVE PER L'AERONAUTICA UCRAINA

di *Alberto Mocchetti e Gianluca Storti*

Dopo lo smacco subito durante la recente guerra civile fomentata dalla Russia, Kiev sta cercando di ridare un ruolo concreto alla propria flotta aerea da combattimento, anche in vista di una possibile adesione alla NATO.

46 IL NUOVO STRUMENTO NAVALE EMIRATINO

di *Jani Gambelli*

Realizzato negli ultimi otto anni, il principale dispositivo combattente della Marina degli Emirati Arabi Uniti è un chiaro esempio di come sia possibile soddisfare molteplici requisiti operativi con navi di ridotto dislocamento ma di elevato contenuto tecnologico.

56 MISSILI SM-6 PER IL GIAPPONE

di *Cristiano Martorella*

L'annuncio dell'esecutivo nipponico circa l'acquisto dei nuovi missili intercettori conferma la politica di costante rafforzamento dello scudo antimissile del paese asiatico.

62 LE FORZE SPECIALI NORDCOREANE

di *Francesco Palmas*

Eredi di un'antica tradizione guerresca e di arti marziali, le FS di Pyongyang rappresentano un caso *sui generis* nell'immenso bacino di quelle asiatiche, anche se presentano molte somiglianze con le omologhe forze cinesi, improntate ancora a un *modus operandi* tipico della Guerra fredda.

Rubriche

5 PRIMO PIANO

6 NEWS

Difesa, Forze Navali, Terrestri, Aeree, Spazio, Italia

34 POLITICA E DIFESA

35 INTELLIGENCE

76 FOCUS PRODOTTO

78 PUNTI CALDI

82 RECENSIONI



Sped. in Abb. Post. - 45% Art. 2 Comma 20/b Legge 662/96 - Filiale di Firenze - € 5,50.

Direttore Responsabile: Ugo Passalacqua

Direzione: Via XX settembre, 60 - 50129 Firenze - Tel. 055/4633439 - Fax 055/4626720

panoramadifesa@dueservice.com - www.panoramadifesa.net

Hanno collaborato a questo numero: Riccardo Ferretti, Angelo Pinti, Francesco Palmas, Jani Gambelli, Cristiano Martorella, Alberto Mocchetti, Gianluca Storti, Alessio Libera, Roberto Gentilli.

Per abbonamenti e Servizio Clienti/Subscriptions and Customers Service:

Ed. A.I. S.r.l. - via XX Settembre 60 - 50129 Firenze

Tel./phone 055 4633439 - fax 055 4626720 - E-mail: edai@edaiperiodici.it

Prezzo di copertina/Cover price: € 5,50

Abbonamento annuo (11 fascicoli) a partire da qualsiasi numero/ Annual subscription (11 issues) starting from any issue:

Italia: € 48,00

Arretrato in Italia: € 11,00 ogni copia

Per il pagamento effettuare bonifico sul conto corrente bancario intestato a Ed. A.I. srl, codice IBAN IT64F0616002800100000013162, oppure versamento su c/c postale n. 001035974037 intestato a Ed. A.I. srl.

Scrivere una e-mail a edai@edaiperiodici.it o inviare un fax al numero 055 4626720 indicando il motivo del pagamento e l'indirizzo completo del destinatario.

For abroad: € 105,00

Back issue for abroad: € 22,00 each copy

Payment can be made by bank transfer to the account of Ed. A.I. srl, IBAN code IT64F0616002800100000013162 - SWIFT code CRIHITE3F send an email to edai@edaiperiodici.it or a fax to the number +39 (0) 55 4626720, indicating the reason for payment and the full address of the recipient.

Pubblicità Italia ed Estero: Daniela Mingaia (daniela.mingaia@dueservice.com)

UNITED STATES OF AMERICA, CANADA, SOUTH AMERICA, UNITED KINGDOM, SPAIN, FRANCE, SWITZERLAND, BELGIUM, GERMANY: Defence&Communication - Fabio Lancellotti, 48 Bd. Jean-Jaurès - F92110 Clichy - ph. ++33 01 47307180 - fax ++33 01 47300189

Progetto grafico: Aldo Raveggi - **Videimpaginazione:** WAIKA srl Firenze (grafica@waika.it)

Stampa: Lito Terrazzi srl - Firenze

Concessionaria per la distribuzione in Italia: SO.DI.P. "Angelo Patuzzi" S.p.A.

Via Bettola 18 - 20092 Cinisello Balsamo MI - tel. 02.660301 - telefax 02.66030320

Concessionaria per la distribuzione all'estero: Johnsons International News Italia S.p.A.

Via Valparaiso, 4 - 20144 - Milano - Tel.: +39 02 43982263 - Fax: +39 02 43916430

© 2019 Printed in Italy

Registrazione Tribunale di Firenze n° 3067 del 6/10/1982

Panorama Difesa è una pubblicazione **EDA** via XX settembre, 60 - 50129 Firenze - Tel. 055/4633439
edai@edaiperiodici.it - www.edaiperiodici.it

SERVIZIO GRATUITO AI LETTORI

LA TUA COPIA IN EDICOLA

Se vuoi essere sicuro di trovare Panorama Difesa presso il tuo edicolante preferito, usufruisci gratuitamente del nostro servizio "La tua copia in edicola", segnalando alla nostra casella di posta elettronica:

edai@edaiperiodici.it

nome, indirizzo e numero civico della tua edicola di fiducia. Provvederemo a far arrivare la tua copia proprio lì, nel punto vendita per te più comodo da raggiungere.

E ricorda: il servizio è gratuito!

In crisi senza motivo. Il caso di Piaggio Aerospace

Lo scorso 22 novembre, il consiglio di amministrazione di Piaggio Aerospace ha deciso di portare i libri contabili dell'azienda in tribunale, chiedendo al Ministero dello Sviluppo Economico (MiSE) l'accesso alla procedura di amministrazione straordinaria per insolvenza. È sempre molto triste quando un'azienda si trova sull'orlo della chiusura, soprattutto se è l'unica a produrre un certo tipo di sistemi a livello nazionale. Nel caso di Piaggio Aerospace, all'amarezza di veder morire un pezzo importante dell'industria italiana si somma la frustrazione di sapere che il rilancio dell'azienda era a portata di mano, con un piano pronto, concreto e credibile. Tale piano era incentrato sulla commessa del valore di 766 milioni di euro in 15 anni (di cui 586 nei primi 7 anni) per l'acquisto, da parte della Difesa, di 10 sistemi P.2HH costituiti ciascuno di due velivoli e una stazione di comando e controllo, nonché del relativo Supporto Logistico Integrato. Alla commessa italiana se ne sarebbe sommata una analoga da parte degli Emirati Arabi Uniti (EAU), che già nel 2016, tramite la società statale ADASI (Abu Dhabi Autonomous Systems Investments), avevano firmato un contratto del valore di 316 milioni di euro per 4 sistemi (8 droni e 4 stazioni di controllo) P.1HH. La stretta collaborazione tra il Governo italiano e quello emiratino nei programmi militari di Piaggio Aerospace è stata una costante fin dal 2010, quando l'azienda si lanciò nel settore degli APR (Aeromobile a Pilotaggio Remoto) sfruttando la piattaforma dell'aereo da trasporto executive P.180 Avanti II per realizzare droni di tipo MALE (Medium Altitude Long Endurance). Il P.1HH fu avviato come progetto emiratino con il supporto tecnico del Ministero della Difesa italiano, che nel 2015 aveva concluso un accordo per l'acquisto di 3 sistemi (6 velivoli e 3 stazioni di controllo). Presente fin dal 2006 nell'azionariato dell'allora Piaggio Aero, Mubadala (fondo investimenti dello Stato emiratino) ha creduto molto nel programma droni condotto in collaborazione con l'Italia e ha salvato più volte l'azienda, il cui business civile vedeva da anni un trend negativo, ricapitalizzandola fino ad arrivare, nel 2014, a detenerne il 100% delle azioni. I piani industriali attuati sotto la proprietà di Mubadala, concordati con il Governo italiano, hanno portato alla realizzazione, anche con finanziamenti MiSE, del nuovo e moderno stabilimento di Villanova d'Albenga e al completamento del programma di ricerca e sviluppo del P.1HH (su cui Mubadala ha investito circa 400 milioni di euro), dei cui risultati avrebbe goduto anche il programma P.2HH. Purtroppo i ritardi accumulati nello sviluppo del P.1HH, dovuti probabilmente a una certa sottovalutazione della complessità del programma, non hanno permesso di sanare le sofferenze dell'azienda che, secondo quanto recentemente reso noto dal MiSE, al 30 settembre aveva una passività di 618,8 milioni di euro e un attivo di 494,2 milioni. Per tamponare la crisi, Piaggio Aerospace ha provveduto a conferire autonomia giuridica alla sua Business Unit Aviation, nella speranza di ottenere l'afflusso di importanti capitali tramite la cessione dei diritti di proprietà intellettuale sull'aereo civile P.180 alla PAc (società di diritto lussemburghese che rappresenta un gruppo di investitori cinesi), con la quale ad agosto 2017 aveva siglato un memorandum d'intesa che prevedeva comunque la permanenza delle attività di produzione a Villanova d'Albenga, su licenza, per almeno 5 anni. Tale cessione non si è però concretizzata, così come non ha avuto luogo la prevista vendita della Business Unit Engine e MRO (Maintenance, Repair, Overhaul) che, tra l'altro, fornisce la manutenzione per i motori degli addestratori MB.339 dell'Aeronautica Militare e degli elicotteri A.129 Mangusta dell'Esercito, oltre a fabbricare l'involucro della turbina a bassa pressione, il supporto della turbina di alta pressione e altri componenti del motore Pratt & Whitney F135 del cacciabombardiere F-35. Il non concretizzarsi di queste cessioni non sarebbe stato determinante se, come originariamente previsto, il contratto per i 10 sistemi italiani fosse stato firmato nel 2017, ma il precedente Governo si è ridotto a presentare il relativo atto al Parla-

mento solo l'8 febbraio 2018, a Camere ormai sciolte, con termine per l'espressione del parere parlamentare il 25 marzo dello stesso anno, cioè due giorni dopo la prima riunione delle nuove Camere elette alle politiche del 4 marzo. L'atto è stato quindi assegnato alla Commissione Speciale, dove, tuttavia, si è deciso di attendere la ricostituzione delle Commissioni permanenti, e successivamente assegnato alle Commissioni Difesa di Camera e Senato.

Con il nuovo Governo e il nuovo Parlamento finalmente in piena operatività, si supponeva che l'attesa fosse finita, invece nulla si è mosso. Di fronte all'inspiegabile blocco del provvedimento iniziava a serpeggiare il timore che il nuovo esecutivo intendesse abbandonare il programma messo in cantiere dal Governo precedente, ma il 20 settembre erano giunte le rassicuranti parole della ministra Trenta che, rispondendo a una interrogazione al Senato, aveva dichiarato che *"il programma trova la piena approvazione del ministero della Difesa"*. L'inserimento del programma nel nuovo Documento Programmatico Pluriennale approvato il 15 ottobre, dove è indicato come programma finanziato a partire dal 2018, sembrava confermare l'impegno del Governo, ma ancora una volta le speranze sono state deluse. Nessun atto formale è stato compiuto, nonostante i segnali d'insoddisfazione provenienti da Abu Dhabi e i tentativi da parte dell'azienda e dei sindacati di ottenere risposte concrete dal Governo, culminati il 20 novembre in un incontro al MiSE durante il quale, secondo quanto riportato, alla richiesta di chiarezza dei sindacati il Capo di Gabinetto del Ministero, Giorgio Sorial, avrebbe risposto che *"il Governo ha già assunto una decisione (...) ossia quella di salvare un asset strategico per il paese. Il governo ha deciso di dare a Piaggio un piano più a lungo termine, visti anche i problemi del passato, piano che abbia stabilità finanziaria e un assetto societario stabile"*, rimandando poi a dicembre per *"un aggiornamento sulla situazione"*.

Due giorni dopo, Mubadala ha emesso una nota in cui spiegava che *"le principali fondamentali assunzioni del piano di risanamento non si sono verificate e Mubadala non è in condizione di apportare ulteriori risorse finanziarie in Piaggio Aerospace in assenza di concrete prospettive di raggiungimento di una situazione di autofinanziamento e redditività delle attività"*. Con l'azienda in amministrazione straordinaria, ADASI ha cancellato l'ordine già emesso per i P.1HH, nonostante gli 8 velivoli fossero stati già in gran parte completati e il primo già trasferito negli EAU l'estate scorsa, ma non formalmente accettato dal cliente (altro segnale inequivocabile passato inosservato).

Con il completo disimpegno del Governo emiratino, il futuro di Piaggio Aerospace appare segnato. Le ipotesi relative a salvataggio da parte di Leonardo (che vanta 115 milioni di credito nei confronti dell'azienda ligure) appaiono poco verosimili; tuttalpiù si potrà trovare un acquirente, magari la stessa Leonardo, per la Business Unit Engine e MRO. Del resto, quale azienda sarebbe disposta ad accollarsi i debiti di Piaggio Aerospace in queste condizioni? L'unica strada credibile per il rilancio dell'azienda passava (e forse potrebbe ancora passare) per la collaborazione con gli emiratini, che negli anni hanno iniettato nell'azienda circa un miliardo di euro. Oggi 1.117 lavoratori di Piaggio Aerospace rischiano di perdere il posto di lavoro, seguiti da quelli della Laerh (azienda dell'indotto che ha in Piaggio il principale cliente), mentre il Paese vede sfumare la leadership europea nel settore dei droni MALE. Il non aver onorato gli accordi, tra l'altro, influirà negativamente nei rapporti con gli EAU che sono un partner strategico per l'Italia (basti ricordare che hanno la maggioranza delle azioni di Unicredit e ospitano sulla base di Al Minhad il nostro unico hub militare in Medio Oriente). Tutto ciò senza che sia stata data una concreta motivazione da parte del Governo, il quale si è limitato a "non fare" per mesi. Ma del resto l'inazione, al pari dell'azione, è una scelta e comporta conseguenze.

Riccardo Ferretti