

# Fincantieri, doppio via libera per i nuovi sommergibili

## DIFESA

Arriva il parere favorevole delle Camere per lo schema di decreto sul programma

Già sbloccati 1,3 miliardi di risorse del Mise per la prima tranche

Celestina Dominelli

Il prossimo step sarà il parere di congruità della Corte dei conti prima di arrivare alla firma da parte dei ministri della Difesa e dell'Economia. Ma intanto il progetto - anticipato da questo giornale (si veda il Sole 24 Ore del 15 agosto 2019) - per la costruzione di quattro sommergibili U-212 NFS (Near future submarine) per la Marina militare italiana, in affiancamento alle quattro unità già in servizio, realizzate da Fincantieri su licenza della tedesca ThyssenKrupp Marine Systems, incassa il doppio via libera delle commissioni parlamentari competenti (Difesa e Bilancio) di Camera e Senato. E intanto l'ad del gruppo Giuseppe Bono si accinge a rafforzare la squadra con un nuovo capo della divisione Navi Militari (si veda altro articolo in pagina).

Lo schema di decreto ministeriale che contiene l'approvazione del programma pluriennale per lo sviluppo, l'acquisizione e il sostegno tecnologico decennale dei primi due sommergibili U-212 derivanti dalla classe Todaro, ha appena raccolto, come detto, il parere favorevole delle commissioni parlamentari che, nell'accordare il loro ok, hanno rimarcato



Sommergibile. Il Pietro Venuti, uno dei quattro sommergibili della Marina Militare costruiti da Fincantieri

la necessità per l'Italia «di mantenere adeguate capacità della componente marittima della difesa rivolte alla sorveglianza subacquea». Tradotto: nel Mediterraneo c'è un alto numero di sommergibili di Paesi amici ma anche di Marine con le quali l'Italia non ha accordi di cooperazione. Occorre, quindi, rafforzare e aumentare il presidio a difesa dei nostri confini non solo con i sommergibili ma, più in generale, con mezzi navali in grado di contrastare la crescente minaccia.

Da qui, dunque, la decisione del governo di procedere celermente su questo fronte che servirà anche a garantire il mantenimento della filiera nazionale. Ora il documento andrà alla Corte dei conti, successivamente sarà trasmesso alle amministrazioni competenti prima della firma finale per poi arrivare al contratto tra Fincantieri e la Marina. Parallelamen-

te si sta già lavorando alla convenzione tra i ministri dell'Economia, della Difesa e dello Sviluppo Economico che assicurerà la copertura finanziaria di tutti i programmi riguardanti le forze armate.

Quanto ai sommergibili, la loro costruzione fa perno sulla collaborazione ultraventennale tra Italia e Germania avendo la Marina deciso di utilizzare la tecnologia tedesca, peraltro leader mondiale, per i propri battelli classe Todaro, di cui ne sono già stati costruiti e consegnati 4, tra 2003 e 2016, rispetto ai quali le nuove unità rappresentano una versione aggiornata e tecnologicamente più avanzata.

Alla luce di questo rapporto, Fincantieri e ThyssenKrupp hanno quindi firmato nel 2018 un accordo di cooperazione industriale che consentirà al gruppo di Bono di accedere, rispetto a quanto accaduto in passato, al

know how di progettazione del sommergibile nella sua interezza e di collaborare in modo paritetico nelle offerte di tali prodotti in esportazione. Un tassello, quest'ultimo, cruciale perché potrebbe consentire di arrivare in futuro a un sommergibile di fabbricazione interamente italiana partendo dagli U-212 NFS. Il cui costo - considerando il programma complessivo che prevede quattro nuove unità -, è di 2,3 miliardi, di cui 1,3 miliardi per la prima tranche: di questi, 806 milioni arriveranno dalle risorse del ministero dello Sviluppo Economico della legge di bilancio 2018 e 544 milioni dalla manovra 2019, a valere sul cosiddetto "Fondo per il finanziamento degli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese", istituito nel 2017, successivamente rifinanziato e noto anche come "fondone".

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## L'EX AD DI ALENIA

# Giordo a capo della divisione navi militari

La scelta di Bono: manager operativo da novembre Avrà base a Genova

Gianni Dragoni

Giuseppe Giordo, manager con oltre 25 anni di esperienza nell'industria della difesa e aeronautica, rientra in Italia con un incarico di alto livello.

L'amministratore delegato di Fincantieri, Giuseppe Bono, ha ingaggiato Giordo come direttore della divisione navi militari. Un'area sensibile del colosso della cantieristica nella quale ci sono programmi di espansione, dalla maxigara per le fregate negli Stati Uniti al lavoro con l'industria francese.

Molti osservatori del settore si sarebbero aspettati di vedere Giordo, in caso di rientro dall'estero, con un in-

carico nell'ex Finmeccanica, ora Leonardo. Giordo ha trascorso molti anni in questo gruppo nell'industria aeronautica, fino alla carica di amministratore delegato di Alenia Aeronautica e Alenia Aermacchi, dal 2010 al 2015. Invece ad offrirgli un ruolo di prestigio è stato Bono, manager con vasta esperienza nella difesa. Peraltro l'a.d. di Leonardo Alessandro Profumo ha spiegato di essere contrario ai «cavalli di ritorno».

Bono, che è stato anche a.d. e d.g. di Finmeccanica (fino al 2002) e ha presenziato le possibili aree sia di collabora-

zione sia di collisione con Leonardo, punta su Giordo per rafforzare il gruppo nella difesa, un settore che oggi ha dimensioni inferiori rispetto all'attività nelle navi da crociera. La divisione navi militari, al momento guidata ad interim da Bono, ha un giro d'affari di circa 1,2 miliardi di euro.

Dai primi di novembre Giordo sarà operativo con base a Genova. Rientra da Praga, dove ha guidato da maggio 2016 a marzo scorso Aero Vodochody, storica azienda di aerei militari dell'ex blocco sovietico, di proprietà di investitori privati, il fondo Penta. Giordo ha riorientato l'azienda ceca - 300 milioni di ricavi e 5 mila addetti - nello sviluppo di nuovi aerei da combattimento con il modello L-39NG. Dall'inizio del 2018 Giordo è anche nel cda di Sami, la nuova holding per l'industria della difesa di Ryadh creata per sviluppare la produzione militare domestica. Un incarico non ese-

cutivo, che Giordo mantiene.

Nato a Treviso nel 1965, laureato in economia e in giurisprudenza, Giordo è stato anche presidente e a.d. di Alenia North America. Durante la gestione di Pier Francesco Guaragnoli, con Giordo negli Stati Uniti il gruppo Finmeccanica è stato selezionato per la prima volta dal dipartimento della Difesa per la vendita di aerei da trasporto C27J. In quel periodo c'è stato anche l'acquisto dell'americana DRS (2008).

Giordo ha lasciato la guida di Alenia dopo cinque anni con bilanci e portafoglio ordini sensibilmente migliorati. In Alenia Giordo ha condotto le fasi chiave del negoziato per vendere al Kuwait 28 caccia Eurofighter. Una maxicommissa da quasi 8 miliardi di euro, di cui 4,77 miliardi di competenza dell'ex Finmeccanica, firmata un anno dopo la sua uscita.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



GIUSEPPE GIORDO  
Prima a capo di Alenia e poi di Aero Vodochody, adesso approda in Fincantieri

# Stop al piano di Fiumicino Al via il passante di Bologna

## LA GALASSIA ATLANTIA

Progetto dello scalo superato De Micheli pronta alla firma del raccordo emiliano

Laura Serafini

ROMA

Il ministero dell'Ambiente bocchia il raddoppio dello scalo di Fiumicino. Ma la decisione della commissione tecnica Via/Vas del ministero arriva quando ormai da tempo quel piano è stato abbandonato, non tanto e solo per motivi ambientali, ma anche per la possibilità di rendere il massiccio investimento sostenibile dal punto di vista degli incrementi tariffari in un'era sempre più dominata dalle compagnie low cost. Intanto però una buona notizia per il gruppo Atlantia, fronte autostradale, arriva con il via libera definitivo al passante di Bologna della ministra delle Infrastrutture, Paola De Micheli, atteso a ore. È infatti arrivato al ministero delle Infrastrutture il documento che conclude l'iter autorizzativo e sblocca finalmente l'opera dopo anni di rinvii e modifiche progettuali.

Il progetto dello scalo romano, che originariamente prevedeva 10 miliardi di investimenti entro il 2024

portando da 50 a 100 milioni i passeggeri, nuove piste oltre a nuovi di servizio e commerciali, da tempo era oggetto di un braccio di ferro con le autorità locali e la comunità di Fiumicino, preoccupate perché l'area di espansione dell'aeroporto coincideva con un'area naturalistica. Anche se la ripermutazione della riserva naturale del Litorale romano era avvenuta nel 2013 (un anno dopo l'approvazione del progetto di raddoppio) con un decreto del ministero, proprio per farci rientrare anche l'area di espansione dell'aeroporto. Nella nota diffusa ieri il ministero ha ricordato che il Progetto Aeroporto di Fiumicino - Masterplan 2030 era stato presentato da Enac/ADR il 31 marzo 2017, e fino a pochi giorni fa era ancora in attesa della Valutazione di Impatto Ambientale (Via) dal Ministero. «Si è quindi lavorato, anche su sollecitazione dei cittadini, affinché venisse superata questa condizione di stallo», spiega la nota.

La verità è che l'idea di un raddoppio dello scalo romano è tramontata da un bel pezzo tanto che ADR e Enac stanno lavorando da mesi allo sviluppo di un ampliamento più snello che ruoti attorno alla quarta pista (che comunque il parere della Commissione non esclude) e alla realizzazione di nuovi edifici che in buona parte risultino dalla demolizione e

ricostruzione di quelli esistenti.

«Stiamo ristudiando il piano di sviluppo per renderlo più compatibile con la necessità di non consumare suolo, si va a costruire su terreni già pavimentati, già utilizzati perché pensiamo che non sia solo doveroso nei confronti delle generazioni future di evitare il consumo di suolo, ma perché pensiamo che sia il modo migliore per dare un servizio efficiente», aveva spiegato nel maggio scorso l'ex ad di Atlantia (che controlla Aeroporti di Roma), Giovanni Castellucci. «Il piano che uscirà dalle interlocuzioni con l'Enac, sarà sicuramente un piano di sviluppo molto più rispettoso dei vincoli che abbiamo, vincoli ambientali, vincoli economici, vincoli di competitività delle tariffe», aveva aggiunto.

In questo contesto va letta la nota che ha diffuso ieri ADR dopo la comunicazione del ministero. «La società ritiene utile ricordare - a spiega ADR - come già reso noto in alcune occasioni pubbliche, che sta lavorando da tempo con Enac alla revisione del piano di sviluppo dell'aeroporto di Fiumicino, con l'obiettivo di coniugare la necessità di aumentare la capacità del traffico aereo sul Leonardo da Vinci al profondo rispetto dell'ambiente e del territorio che circonda il sedime aeroportuale».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

# Progetto Tim per spiegare internet a 1 milione di italiani

## NUOVE TECNOLOGIE

Oltre 400 formatori nei Comuni che hanno tra 10mila e 60mila abitanti

Claudio Tucci

Si chiama «Operazione risorgimento digitale», l'ampio progetto di Tim per insegnare internet e le nuove tecnologie a un milione di persone, attraverso corsi di formazione diffusi in tutte le 107 province italiane.

L'iniziativa, presentata ieri a Roma, partirà l'11 novembre da Marsala, in Sicilia, e si svilupperà, lungo lo Stivale, con un tour itinerante che toccherà principalmente i comuni con una popolazione compresa tra i 10mila e i 60mila abitanti. Tim mette in campo oltre 400 formatori che offriranno più di 20mila ore di lezioni, coinvolgendo associazioni, centri di aggregazione ed incontro territoriali, poli-sportive, centri anziani.

Ad essere coinvolte saranno soprattutto le persone rimaste fuori dall'economia digitale e con maggiore necessità di essere affiancate nel loro percorso di educazione

a internet; a costoro verrà insegnato a navigare in rete, comunicare e usufruire dei servizi di cittadinanza digitale, come ad esempio mandare una Pec, cambiare il medico di base con lo Spid e pagare un certificato con il sistema pagoPA. Un'attenzione particolare sarà rivolta alla formazione per le imprese, specie le Pmi, con sessioni dedicate ospitate all'interno delle sedi di Tim Academy.

«Con questo progetto intendiamo offrire un grande percorso di inclusione digitale - ha sottolineato l'ad di Tim, Luigi Gubitosi -. Lavorare in un paese migliore è d'aiuto per tutti. Sulla parte banda larga siamo già avanti, sull'ultra-broadband invece, secondo i nostri calcoli, l'utilizzo dei servizi sulla rete Tim è tra il 20 e il 25%, senza considerare Milano». Insomma, «le strade si stanno facendo - ha aggiunto Gubitosi -. Adesso occorre far sì che la gente le percorra prendendo la patente e guidando in modo sicuro».

Del resto, i numeri ufficiali, Istat e Censis, parlano di un'Italia indietro nelle classifiche europee per utilizzo dei servizi digitali, nonostante l'elevato livello di infrastrutturazione. Circa 11 milioni di italiani tra i 14 e gli 80 anni, 10,8 milioni

per l'esattezza, non sono utenti di internet (si sale a circa 18 milioni includendo gli alunni con più di sei anni). Una famiglia su quattro non possiede una connessione; di tali famiglie il 58% dichiara che non è connesso perché non sa usare internet. C'è poi la pubblica amministrazione, in cronico ritardo.

In quest'ottica, il progetto targato Tim, che aderisce al manifesto della Repubblica digitale promosso dal commissario straordinario del governo per l'attuazione dell'Agenda digitale, guarda sia ai cittadini sia alla Pa locale (oltre che alle Pmi).

Ogni tappa del tour itinerante prevede la presenza di un team di formatori per i corsi in aula e di un team di "facilitatori" dedicati alle attività di sportello digitale in piazza, pronti a spiegare al pubblico come il digitale possa migliorare concretamente la vita quotidiana. Qualche esempio? Ai cittadini si insegnerà, tra l'altro, a entrare in rete, trovare informazioni, comunicare online. Si spazierà dalla gestione della casella di posta all'utilizzo del social network, dai messaggi alle videochiamate. Per i dipendenti comunali, invece, le lezioni in aula tratteranno di trasformazione digitale, diritti digitali, sfide del futuro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## ODDO BHF No. 1 nella ricerca sul credito in Europa

ODDO BHF Fixed Income e' stata classificata come migliore ricerca sul credito in Europa in 9 categorie in cui è attiva, secondo il survey di Euromoney condotto da più di millecinquecento investitori.

### CLASSIFICA EUROPEA

# #1

Overall Fixed Income Research  
High Yield  
Non-Bank Financial Institutions  
Banks

Il team di ricerca Fixed Income di ODDO BHF è composto da 12 analisti che pubblicano 180 studi sul credito ogni anno e un Morning Credit giornaliero con news e commenti sull'attualità delle società coperte. Gli analisti seguono 140 società in hard coverage (70% focus su High Yield, 30% su Investment Grade), sulle quali è espressa una costante raccomandazione sul credito e una specifica raccomandazione di mercato per ognuna delle emissioni; e 280 società in light coverage. Inoltre, il team di ricerca organizza ogni anno più di 850 incontri fisici con clienti e 50 roadshow con le aziende che compongono il coverage.