

Simon Carta

Sviluppi del settore industriale-militare russo e prospettive delle relazioni russo-europee

Gli ultimi due anni hanno fatto registrare sviluppi destinati ad incidere sulla struttura del complesso industriale-militare russo. Nel marzo 2006 il governo ha istituito una commissione governativa ad hoc, presieduta dall'allora ministro della Difesa, Sergey Ivanov, per coordinare lo sviluppo e la produzione di armi e materiali d'armamento, porre in essere procedure e strumenti atti ad assicurare una celere "mobilitazione" dell'industria militare in caso di crisi, promuovere l'innovazione tecnologica, nonché monitorare l'import-export di materiale bellico. Successivamente, ad inizio 2007 e nel mese di settembre, con la nomina del nuovo governo del premier Zubkov, lo stesso Ivanov è stato nominato dal presidente Putin primo vice-Primo ministro con l'incarico – fra gli altri – di esercitare compiti di supervisione sulle politiche delle industrie di difesa, nucleare e spaziale e di promuovere più incisive sinergie fra il comparto industriale-militare e gli altri settori dell'economia.

Il settore aeronautico

In tale quadro, il principale sviluppo concerne il comparto aeronautico e ha visto la costituzione del gruppo pubblico United Aircraft Corporation (Oak) per mezzo del consolidamento delle principali industrie aeronautiche pubbliche e private russe dei settori

militare e civile, fra le quali: Sukhoi, Ilyushin e Ilyushin Finance Co., Tupolev, Yakovlev, Aviaexport, Naz Sokol, l'Associazione di Industrie Aeronautiche di Komsomolsk sull'Amur (Knaapo), l'Associazione di Industrie Aeronautiche di Novosibirsk (Napo), Irkut, Finance Leasing Company e MiG. Il valore degli assets dell'Oak – partecipata al 76% dallo stato – ammonta a circa 4,35 miliardi di euro e i suoi titoli dovrebbero essere quotati sul mercato azionario entro il 2010. La sua costituzione assicura al governo russo il controllo di un monopolista che copre l'intera filiera aeronautica: ricerca, progettazione, sviluppo, costruzione e vendita di aeromobili ad uso civile e militare. Sempre nel 2006, Oboronprom (controllata dalla società federale Rosoboronexport, monopolista pubblico per le esportazioni di materiale militare) ha contribuito al consolidamento del settore elicotteristico con l'acquisizione del 25% di Rostvertol e con l'aumento al 51% della sua partecipazione nella Manifattura di elicotteri di Kazan. Circa eventuali futuri sviluppi, il direttore generale di Rosoboronexport, Chemezov, ha indicato che anche gli assets di Oboronprom potrebbero confluire in Oak.

Il settore motoristico

In campo motoristico il dato principale è stata la cessione

N. 72 - GENNAIO 2008

Sintesi

Gli sviluppi degli ultimi due anni mostrano la volontà di Mosca di sostenere e all'occorrenza stimolare i processi di consolidamento nei settori chiave del suo apparato industriale-militare quali sono i comparti di punta e ad elevata intensità tecnologica. Dopo il ritardo dovuto all'implosione dell'Unione sovietica, il quadro odierno si presenta caratterizzato dall'espansione della domanda di materiale militare russo, delle commesse militari dall'estero e del bilancio delle Forze armate.

Si iscrive qui la crescente integrazione euro-russa nei settori dell'aeronautica, dell'aerospaziale e della difesa sostenuta da progetti ispirati a logiche di mercato cui i governi assicurano l'appoggio politico. La Russia e i paesi europei hanno già sviluppato un partenariato nel settore strategico dell'energia e appare logico attendersi una "tracimazione" della collaborazione a settori *hi-tech*. In questi ultimi si delinea una forte complementarità fra l'Europa, che continua a scontare un deficit di risorse nei confronti degli Usa su un'ampia gamma di prodotti, e la Russia che ha saputo preservare una marcata propensione all'innovazione tecnologica e che quindi dispone di ragguardevoli risorse scientifiche oltre che di ingenti quantità di materie prime.

da parte di Vneshtorgbank ad Afk Sistema del controllo della Manifattura di motori di Perm e del 10% dell'Ufficio di progettazione Aviadvigatel', nonché di altre partecipazioni in società minori. Per alcuni osservatori, tali sviluppi suggerirebbero che le autorità russe abbiano "invitato" Afk Sistema a svolgere un ruolo attivo nel consolidamento del settore, la cui prima fase dovrebbe completarsi con il graduale accorpamento degli assets di Vneshtorgbank con l'Associazione di produttori Saturn e l'Associazione di industrie motoristiche di Ufa.

La cantieristica navale

Nel marzo 2007, Putin ha autorizzato la costituzione di una società pubblica della cantieristica navale, la United Shipbuilding Corporation (Osk). Quest'ultima accorperà tutti gli assets pubblici – inclusi i centri di ricerca, progettazione e sviluppo, operanti nei rami civile e militare – per mezzo della creazione di tre distinte sussidiarie regionali corrispondenti alle principali aree di concentrazione delle industrie navali russe: la Northern Sub-Holding, che consoliderà le società della cantieristica navale di Severodvinsk, la Western Sub-Holding, che assorbirà quelle dell'area di San Pietroburgo e di Kaliningrad, e la Far-East Sub-Holding.

Il provvedimento prevede anche lo stanziamento di 2,65 miliardi di euro per il periodo 2008-2015 per stimolare la crescita del settore. Il governo russo stima che nello stesso periodo le imprese russe effettueranno investimenti per circa 17 miliardi di euro per acquisire nuovi mezzi di navigazione ed equipaggiamento: in particolare, la

domanda di navi, piattaforme ed equipaggiamenti da impiegare nei comparti petrolifero e gasifero – specialmente per lo sviluppo di giacimenti *offshore* – dovrebbe costituire i due terzi degli investimenti complessivi.

L'elettronica

Il ministero per l'Industria e l'Energia ha predisposto un progetto di sviluppo dell'industria elettronica sino al 2025, attribuendo la priorità a quella ad impiego militare. In tale cornice, l'esecutivo ha stanziato 0,67 miliardi di euro di cui dovrebbero beneficiare in larga misura le società Mikron e Angstrom di Zelenograd.

Lo stesso comparto è anche fra gli obiettivi di Rosoboronexport che tramite la controllata Oboronprom ha annunciato la creazione di una sussidiaria, la Elektronnye Sistemy, destinata ad accorpare alcune tra le principali aziende russe pubbliche e private dei seguenti rami: elettronica e micro-elettronica ad uso militare, ottica, tecnologie del laser, tecnologie dei raggi infrarossi, software.

Rosoboronexport

Va infine evidenziato il complesso di iniziative che ha visto protagonista la stessa Rosoboronexport, il cui ruolo nell'ambito del processo di riforma del complesso industriale-militare assume valenza strategica. Innanzitutto, dal marzo 2007 a Rosoboronexport è stato attribuito per legge il diritto esclusivo di esportare materiale bellico, ponendo le basi giuridiche di un monopolio nei fatti esistente: già nel 2005 le esportazioni di Rosoboronexport sono ammontate a 5,2

miliardi di dollari, pari al 90% dell'export russo del ramo. Per effetto della nuova normativa, la società federale gestirà la totalità delle esportazioni russe di materiale militare.

Nel 2006, Rosoboronexport ha inoltre partecipato al consolidamento dell'industria metallurgica, costituendo con Aviatekhnologia una società mista denominata AT-Spetstekhnologia con il compito di assorbire e gestire aziende produttrici di metalli e leghe per l'industria militare. Nello stesso anno Rosoboronexport ha inoltre acquisito il controllo di Vsmo-Avisma, leader mondiale del settore del titanio e ha dato avvio al rastrellamento di titoli del produttore di acciaio Ottobre Rosso. Nel dicembre 2006, infine, Rosoboronexport ha costituito una società mista con Alfa Bank che dovrebbe svolgere un ruolo attivo nell'esecuzione del Programma federale per la riforma del complesso industriale-militare per il periodo 2007-2011: la joint venture contribuirà in particolare al finanziamento dei progetti, alla ristrutturazione dei debiti e alla gestione delle partecipazioni pubbliche nell'industria della Difesa.

Il consolidamento del settore

Dagli sviluppi descritti si evince la volontà del Cremlino di sostenere e all'occorrenza di stimolare processi di consolidamento in alcuni settori-chiave dell'apparato industriale-militare che, a ben guardare, rappresentano la quasi totalità dei comparti di punta e ad elevata intensità tecnologica del sistema economico russo. Il disegno, che si articola *in primis* sulla costituzione di Oak ed Osk e sul consolidamento di Rosoboronexport, si presenta coerente con la dinamica degli

ultimi anni di costituzione di "campioni nazionali" settoriali che sta investendo altri importanti settori (in particolare quelli delle risorse naturali): il rafforzamento del monopolio di Gazprom; il consolidamento della società petrolifera pubblica Rosneft; la costituzione di Atomprom, holding pubblica del settore nucleare; il nulla osta del governo alla fusione fra RusAl e Sual (e con la multinazionale Glencore) che darà nascita ad un leader mondiale della siderurgia. Ciò in una cornice tornata ad essere favorevole – dopo il ritardo accumulato a seguito dell'implosione dell'Unione sovietica – caratterizzata come essa è dall'espansione della domanda di materiale militare russo determinata dalla crescita del portafoglio di commesse militari dall'estero ed anche dal continuo incremento, a partire dal 2000, del bilancio delle Forze armate.

Le relazioni russo-europee nel settore

Il periodo fra il collasso dell'Unione sovietica e il 2000 ha fatto registrare una fase di sofferenza dell'apparato militare-industriale russo a causa della pressoché totale cancellazione dei programmi di armamento di epoca sovietica. La medesima dinamica ha investito il ramo civile delle industrie ad elevata intensità tecnologica, in particolare quella aeronautica, avendo quest'ultima scontato il crollo degli ordinativi di Aeroflot e dei vettori dei paesi ex-satelliti. Tale congiuntura è stata inoltre aggravata dal quadro internazionale del settore negli ultimi 30 anni, caratterizzato da una vertiginosa espansione dei costi e, di conseguenza, dall'esigenza di realizzare economie di scala e sinergie fra ramo

militare e ramo civile. Questa situazione ha incentivato le compagnie americane ed europee a promuovere processi di internazionalizzazione sia dei loro progetti nella sfera militare che di quelli ad impiego civile. È in questa cornice che negli ultimi quindici anni società russe ed europee hanno avviato lo sviluppo congiunto di progetti *hi-tech*, in particolare in campo aero-nautico e spaziale.

I rapporti con le società italiane: aeronautica e cantieristica

Particolarmente promettenti si presentano le prospettive dischiuse all'industria italiana dalla collaborazione fra società russe e il gruppo Finmeccanica. Nel ramo civile, Alenia Aeronautica ha firmato un'intesa con Sukhoi che prevede l'ingresso della società italiana nel capitale azionario di quella russa e lo sviluppo congiunto di un aeromobile civile a medio raggio, denominato Superjet 100. A tal fine, nel 2006 Putin ha approvato una modifica alla normativa sull'industria aeronautica, dando alle compagnie straniere – previo nulla osta presidenziale – la facoltà di acquisire partecipazioni superiori al 25% delle aziende russe del ramo (ai sensi della legge russa, il controllo del 25%+1 dei titoli attribuisce al detentore il potere di veto in seno al Consiglio di amministrazione). Inoltre, Alenia Aeronautica e Irkut hanno costituito nel 2005 una *management company*, al 51% italiana e al 49% russa, per la gestione di attività di ingegneria strutturale nel campo dei velivoli civili.

Parimenti fruttuosa la collaborazione in campo industriale-militare, dove Aermacchi ha dato avvio a collaborazioni con Irkut e Yakovlev (controllata

dalla stessa Irkut) nei comparti della progettazione aeronautica, degli aerei da addestramento e delle tecnologie per velivoli senza pilota. Aermacchi, Yakovlev e Rosoboronexport hanno poi sottoscritto un'intesa che ridefinisce le aree geografiche di competenza per la commercializzazione dei nuovi velivoli addestratori M-346 e Yak-130, realizzati rispettivamente dalla società italiana e da quella russa sulla base di un progetto congiunto. Aermacchi e Yakovlev hanno anche concordato di collaborare allo sviluppo di modelli derivati dallo Yak-130 da destinare a mercati terzi, impegnandosi anche per svilupparne una nuova versione internazionale congiunta. Alenia Aeronautica ed Aermacchi da un lato e Irkut, Yakovlev e Rosoboronexport dall'altro hanno infine deciso di sviluppare e di sperimentare congiuntamente le tecnologie avanzate del comparto dei velivoli senza pilota, avvalendosi anche dei poligoni russi e dell'impiego dello Yak-130 come piattaforma.

La collaborazione fra l'industria militare italiana e quella russa si estende anche alla cantieristica navale. Dal 2004 Fincantieri e la società Rubin stanno sviluppando un sottomarino convenzionale di nuova generazione da 1.000 tonnellate, l'S1000, il cui progetto combina l'esperienza italiana dei sommergibili della classe U-212 con quella russa dei battelli della classe Amur 950. Esso avrà un sistema di propulsione indipendente dall'aria, di brevetto italiano, capace di consentire una navigazione in immersione di 10 giorni. L'S1000 assolverà a compiti di guerra *antisom*, sorveglianza, intelligence e trasporto di unità speciali sino a 12 uomini. Altre missioni potrebbero includere

attività contro unità di superficie, sminamento e supporto ad operazioni aeree. Poiché né l'Italia né la Russia appaiono intenzionate a commissionare l'S1000 nel prossimo futuro, tale prodotto sarà destinato principalmente a mercati terzi, dischiudendo così opportunità di collaborazione anche nei processi di commercializzazione.

I rapporti con Eads: aerospaziale, aeronautica e processi di integrazione

Anche il Consorzio Eads, la cui collaborazione con società russe risale ai primi anni Novanta, sta sviluppando numerosi progetti congiunti (oltre 100, per un valore complessivo superiore al miliardo di dollari). In ambito aerospaziale, Eads collabora con l'Agenzia spaziale russa (Roskosmos) per l'ammodernamento del lanciatore Soyuz per consentirgli di mettere in orbita satelliti decollando dalla base di lancio di Kourou, in Guiana, a partire dal 2009. A tal fine, Eads e Roskosmos hanno avviato la costruzione a Kourou di un'apposita rampa di lancio.

Nel 1996 Eads ha inoltre costituito con Roskosmos e con il Centro spaziale di Samara la società Starsem, che commercializza il Soyuz sui mercati internazionali. Fra il 1999 ed il 2005, decollando dal poligono di Baikonur, i Soyuz di Starsem hanno messo in orbita, fra gli altri: i satelliti della costellazione Globalstar, quattro satelliti per il programma scientifico Cluster II dell'Esa, la prima missione dell'Esa sul pianeta Marte, denominata Mars Express, il satellite di comunicazioni israeliano Amos-2, la missione Venus Express dell'Esa, nonché alcuni satelliti nel quadro della realizzazione del programma Galileo.

Dal canto suo, la collaborazione in campo aeronautico ha avuto inizio con la produzione congiunta di componentiistica per i velivoli della famiglia Airbus. Nel corso del tempo, le forniture hanno fatto registrare un'evoluzione, passando dai semilavorati ai prodotti finiti. Nel 2003, Eads ha inoltre aperto a Mosca il suo primo centro ingegneristico in Russia, l'Ecar, in collaborazione con la società privata Kaskol. Tale struttura, che impiega 150 ingegneri russi, si occupa dello sviluppo delle fusoliere, di test sulle sollecitazioni delle stesse e dell'installazione di sistemi.

Va evidenziato che il rapporto di Eads con le società russe è caratterizzato anche da dinamiche di integrazione. Nel 2005 il Consorzio europeo ha acquisito il 10% della Irkut, diventando la prima compagnia straniera ad acquisire una significativa partecipazione nel comparto aeronautico russo. EADS e Irkut hanno attualmente in corso di sviluppo svariati progetti, fra i quali il velivolo antincendio Berkut Be-200. Dal canto suo, nel 2006 la banca pubblica russa Vneshtorgbank ha acquisito il 5% del pacchetto azionario di Eads con un investimento di 0,91 miliardi di euro, trasferito alla fine di dicembre 2007 alla Banca russa per lo sviluppo. Secondo alcuni osservatori, tale acquisizione sarebbe stata fatta per conto terzi, con ogni probabilità Oak, il gruppo pubblico che sta attualmente completando il consolidamento del settore aeronautico nazionale. Tale prospettiva è stata del resto confermata dal presidente di Oak, Fyodorov, il quale ha indicato che la sua società ha l'obiettivo di controllare il 10% dei titoli di Eads al fine di realizzare con quest'ultima un partenariato strategico.

Anche altri progetti euro-russi in campo aeronautico stanno facendo registrare un'evoluzione interessante, in particolare quelli volti a realizzare prodotti da cedere a paesi terzi. Ad esempio, la Francia fornisce sistemi di navigazione per i caccia Sukhoi Su-30MKI e sistemi di puntamento per i caccia MiG-29K esportati in India. Sempre la Francia, infine, contribuisce all'allestimento dei caccia Sukhoi Su-MKM destinati alla Malesia.

Prospettive della cooperazione euro-russa

Il quadro delineato evidenzia un dato: sviluppi positivi della collaborazione euro-russa in ambito militare-industriale sono da attendersi soprattutto nella misura in cui siano frutto di progetti ispirati a logiche di mercato cui i governi assicurano sostegno politico. Vi sono del resto oggettive ragioni a favore di una crescente integrazione euro-russa nei settori dell'aeronautica, dell'aerospaziale, della difesa e, in generale, in quelli ad elevata intensità tecnologica. Innanzi tutto, la Russia ed i paesi europei hanno già sviluppato un partenariato nel settore strategico dell'energia che appare destinato a consolidarsi: in tale quadro, è logico attendersi una "tracimazione" della collaborazione a settori cosiddetti *hi-tech*. In secondo luogo, va considerata la rapida espansione del mercato russo, sia di prodotti ad uso militare che di quelli ad impiego civile (basti pensare ai nuovi programmi di espansione della compagnia di bandiera Aeroflot o a quelli dell'alta velocità ferroviaria).

Merita infine di essere evidenziata la complementarità degli apparati industriali *hi-tech* russo ed europei: come dimo-

strato dalle difficoltà sperimentate da Eads nello sviluppo del velivolo Airbus A-380, l'Europa continua a scontare un deficit di risorse nei confronti degli Stati Uniti su un'ampia gamma di prodotti, mentre la Russia – a dispetto della crisi degli anni Novanta – ha saputo preservare una marcata propensione all'innovazione tecnologica e dispone di ragguardevoli risorse scientifiche, nonché di ingenti quantità di materie prime. In questo senso, un partenariato strategico euro-russo in settori ad elevata intensità tecnologica appare non solo fattibile, ma anche auspicabile.

Global Watch, l'osservatorio sulle opportunità globali costituito da ISPI e Università Bocconi, monitora aree geopolitiche e geoeconomiche di particolare interesse per l'Italia.

Global Watch è strutturato in quattro Osservatori, dedicati a:

- ✓ Europa
- ✓ Politica europea di vicinato
- ✓ Cina/Focus China
- ✓ Sicurezza e studi strategici

Il lavoro degli Osservatori è affiancato da alcuni Programmi di ricerca:

- ✓ Turchia
- ✓ Paesi del Golfo
- ✓ Caucaso e Asia centrale
- ✓ Argentina
- ✓ Diritti umani

**Global Watch
ISPI
Palazzo Clerici
Via Clerici, 5
I - 20121 Milano
www.ispionline.it**

**Per informazioni:
ispi.policybrief@ispionline.it
ispi.policybrief1@ispionline.it**

© ISPI 2008