

domenica 28 ottobre 2001

la politica

l'Unità 11

L'isolamento del ministro Ruggiero mostra il vero nodo della vicenda: restare fuori dal consorzio impedisce la partecipazione dell'Italia alle grandi decisioni europee

# Sull'Airbus tira aria di rimpasto

An minimizza la spaccatura tra Berlusconi e Fini, ma la tensione nella maggioranza è evidente

Marcella Ciarnelli

**ROMA** La questione è politica, non tecnica. Quanto in concreto serva l'aereo della discordia, quell'A400M di cui tanto si è discettato e su cui ha ritrovato la parola anche il presidente del Consiglio, non è il vero nodo del contendere. Quello che molti esponenti del governo, a cominciare dal premier seguito da molti ministri, si rifiutano di comprendere è che la partecipazione al consorzio per l'Airbus consente di restare al tavolo delle grandi decisioni in una situazione complessiva in cui tutti i partner europei lottano a spintoni per garantirsi un po' di visibilità o uno spazio di manovra maggiore. Nell'epoca in cui anche le superpotenze prendono colpi duri bisogna stare bene attenti a non auto escludersi.

Questo il ministro degli Esteri, Renato Ruggiero lo ha ben chiaro nella mente. Per formazione culturale, per una carriera nella diplomazia che non ha nulla dell'improvvisazione che contraddistingue le funzioni di altri membri del governo. Di qui nasce il dissidio che in questi giorni ha visto contrapporsi il titolare della Farnesina a quello della Difesa, Antonio Martino supportato poi dal presidente del Consiglio ma non dal vicepremier, Fini che ha mostrato qualche dubbio sull'operazione di chiamare fuori l'Italia dall'operazione.

Che segnale viene da una situazione come quella che si sta delineando nella compagine di governo? Di crisi è prematuro parlare, anche se la tensione all'interno della maggioranza è palpabile e non ne sono mancate anche prove concrete come le quattro volte in cui, nonostante i numeri di cui dispone, è stata battuta alla Camera. Ma certamente sono evidenti delle prese di distanza che, alla lunga, potrebbero portare anche a clamorose decisioni. Confermate dalla non richiesta precisazione di An in cui si spiega che «dire che sull'Airbus non è stato deciso nulla, come ha detto Berlusconi, oppure dire che bisogna pensarci bene, come ha detto Fini, significa in sostanza dire la stessa cosa. Ipotizzare una spaccatura tra i due è sbagliato e fuori luogo». E dal nervosismo del portavoce del premier, Paolo Bonaiuti che ai rilievi di Luciano Violante sull'azione di governo lo definisce «un Mago Merlino della politica che si è tolto la maschera istituzionale. Ma le sue previsioni sul nostro solido governo di legislatura si riveleranno ancora più sballate delle critiche».

Ma da tempo c'è aria di rimpasto. C'è chi è rimasto fuori dalla prima formazione di governo e che non ha protestato, forte della promessa di un rapido ricambio ma che si è già stancato di stare in panchina; c'è qualcuno a cui bisogna far pagare la troppa autonomia mostrata, anche se alla fine il dissenso è stato fatto rientrare, ma che il mal di pancia continua a mostrarlo in ogni occasione; c'è anche chi si sta finalmente accorgendo che delle tante promesse ricevute ne sono state mantenute poche, poiché il Parlamento è stato fin qui impegnato a legiferare per togliere le castagne dal fuoco al premier. E di questo, prima o poi, si troverà a renderne conto ai propri elettori.

Che Ruggiero fosse un personaggio dalla spiccata autonomia è cosa nota. Che poco sopporti chi non ha una visione globale della politica estera e pensi più agli interessi del suo ristretto mondo, anche. E Bossi ne sa qualche cosa quando viene rimbrottato in Consiglio dei ministri ogni volta che sbuffa se si parla di Unione Europea. Ma quando Berlusconi, per assicurarsi un tecnico di prestigio ma anche per far cosa gradita allo sponsor principale del ministro degli Esteri, l'avvocato Agnelli, decise di offrirgli l'importante poltrona sapeva bene che non la stava facendo occupare da uno "yes man", da un adepto di Forza Italia che tutto deve a chi gli ha fatto far carriera mettendolo sotto i riflettori. Certo, all'epoca, il capo del

Polo non poteva prevedere che la politica estera sarebbe diventata uno degli argomenti clou dell'azione di governo. Che l'autonomo Ruggiero si sarebbe trovato a gestire attraverso il suo dicastero una situazione delicata come una nuova guerra. In sintonia con l'azione complessiva del governo, sulla carta. Però quando il vertice dell'esecutivo si avvia a prendere decisioni importanti senza consultarlo, allora qualche problema si pone. E Ruggiero lo ha posto. Tanto che Berlusconi in persona ha dovuto raffreddare gli animi ricordando che la decisione definitiva per la partecipazione o meno al consorzio Airbus comunque va presa entro il 16 novembre. In tre settimane possono succedere molte cose.

## The Financial Times

### L'eurostilità di Berlusconi

«L'ultima cosa che un presidente del Consiglio dovrebbe fare durante una crisi internazionale è minare la posizione del suo ministro degli Esteri». Inizia così un articolo di commento apparso venerdì sul Financial Times che critica duramente la decisione del governo italiano di chiamarsi fuori dal progetto di trasporto militare Airbus A400M, senza prima consultare Ruggiero.

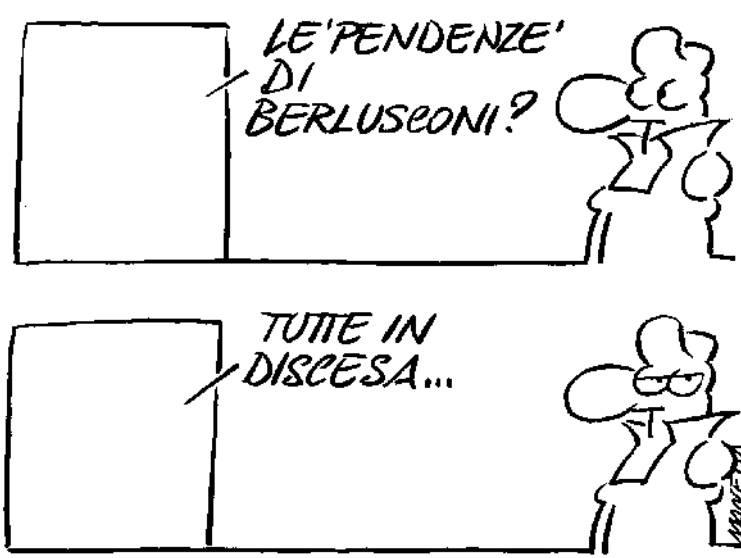
Il prestigioso quotidiano economico della City sottolinea come «la nomina del rispettato Renato Ruggiero era stata pensata da Berlusconi per rassicurare i partner dell'Italia all'interno dell'Unione europea, difficili nei confronti del governo dell'Italia». Ma avverte: «Perdere Ruggiero adesso significherebbe minare la posizione del governo e ridurre il peso internazionale dell'Italia». Pur ammettendo che «l'Italia ha tutti i diritti di comprare altrove i suoi aerei», il Ft evidenzia come il governo non abbia chiarito le sue intenzioni. «In un momento in cui Roma sta cercando di far valere le sue credenziali e di qualificarsi come una delle potenze militari più importanti d'Europa, tale incertezza può essere solo controproducente». Per il Ft, mentre

non è chiara «la portata dell'euroscetticismo di Berlusconi», si capisce come «i suoi sentimenti filoamericani vengano dal cuore». E parlando del contributo dell'Italia nella coalizione messa in piedi dagli Usa contro il terrorismo fondamentalista, il Financial Times afferma che «il contributo dell'Italia è stato minimo». Motivo: «La gaffe di Berlusconi sulla superiorità della civiltà occidentale ha creato un serio imbarazzo a coloro che cercavano di formare una vasta alleanza che comprendesse anche i paesi islamici». Il Ft ha parole dure anche per la legge sulle rogatorie: «Berlusconi ha rafforzato i dubbi a proposito delle sue motivazioni facendo passare una legge che ostacola la cooperazione giudiziaria tra l'Italia e la Svizzera, che è stata resa retroattiva a suo personale beneficio, proprio mentre gli altri governi stanno cercando di facilitare tale collaborazione». Secondo il Financial Times, «non è questo il modo giusto per fare di se stessi uno dei leader più rispettati d'Europa. In un momento in cui i capi di governo fanno a gara per stabilire l'ordine del giorno dell'Unione europea nel Consiglio, la credibilità personale conta più di tutto».



Il ministro degli Esteri Renato Ruggiero

### La Porta di Dino Manetta



### «Sta all'Europa pagare il progetto»

L'Airbus «proprio non ci serve». Ma è vero che un progetto europeo di difesa «ha un valore politico». Una soluzione c'è: l'A-400M potrebbe diventare l'aereo da trasporto del nuovo esercito europeo, trasferendo la spesa del progetto direttamente all'Ue. Parla di «uovo di Colombo» il generale Luigi Ramponi, oggi parlamentare di An e presidente della commissione Difesa della Camera, ma già uomo di vertice delle Forze armate italiane e direttore del Sismi. In sostanza, trova ragioni per tutte e due le tesi: quella dell'aereo inutile, e quella del progetto europeo da proseguire.

Gildo Campesato

L'industria aeronautica valuta i danni economici derivanti dall'abbandono del progetto A400M. A rischio commesse, impianti e occupazione

## Così il premier colpisce la Fiat e la Finmeccanica

**ROMA** L'industria aeronautica italiana si ribella: l'improvviso voltafaccia del governo che, pur senza aver preso ancora alcuna decisione ufficiale, ha scelto di cancellare l'Italia dai programmi dell'A400M è stato accolto molto male dalle imprese interessate al progetto. Questo perché l'improvviso "niet" di Berlusconi e Martino significa piani di sviluppo cancellati, commesse che se ne vanno, posti di lavoro persi, l'acquisizione di importante know how tecnologico che rimarrà una bella illusione, il tanto agognato ruolo europeo delle industrie italiane del settore ridotto a chimera.

Tutto questo perché l'A400M è il nuovo aereo da trasporto militare attorno a cui dovrebbe cominciare a prendere corpo un progetto di difesa comune europea, ma è anche una fonte importante di commesse industriali tecnologicamente avanzate in un comparto in cui l'Italia è rimasta indietro. I primi, sommarî conti di cosa questo significa in ter-

mini economici ha già cominciato a farseli Saverio Strati, amministratore delegato di Fiat Avio. L'abbandono del progetto da parte dell'Italia vuol dire per la seconda industria aeronautica del paese rinunciare a circa 500 milioni di euro (mille miliardi di lire) nel periodo tra il 2007

Strati (Fiat Avio): perdiamo una grande opportunità di sviluppo industriale

ed il 2015. Il meccanismo delle commesse militari è spietato. I paesi che partecipano ad un progetto, finanziandolo con risorse pubbliche, ricevono in cambio una quota corrispondente di commesse per la propria industria nazionale. Fiat Avio avrebbe avuto una partecipazione dell'8%. Ma non è solo questione di soldi. Il gruppo italiano, che ha un know how significativo nella motoristica oltre che nei buster (i serbatoi dei razzi spaziali) avrebbe dovuto realizzare la scatola di riduzione dei motori del nuovo velivolo, in pratica l'apparecchiatura che trasferisce la potenza del motore alle eliche. L'A400M verrà spinto da quattro motori da 12.000 cavalli, una potenza sinora mai ottenuta dai motori ad elica costruiti nell'Europa

Occidentale. Per Fiat Avio, dunque, si sarebbe trattato di un'occasione importante per rafforzare il patrimonio tecnologico, conoscenze da riversare poi in altri progetti commerciali. E' un po' quel che è avvenuto negli anni '70 con Tornado ed Eurofighter. Grazie alla partecipazione ai programmi per i caccia europei, Fiat Avio ha ottenuto capacità e conoscenze che sono poi risultate preziose nello sviluppo delle attività. Si capisce, dunque, lo sfogo di Strati: «L'uscita dell'Italia dal progetto costituisce la perdita di un'opportunità di sviluppo». Ma costituisce anche un capitolino non privo di conseguenze strategiche: proprio su una maggior collaborazione intereuropea, Fiat Avio ha puntato molte delle sue prospettive future. Non mancano di lamentarsi anche i

responsabili delle molte piccole e medie imprese aeronautiche che dai subappalti e dalle commesse delle industrie principali contavano di trarre una nuova spinta ai propri fatturati dopo aver passato anni molto difficili di consolidamenti e ristrutturazioni.

Ma a soffrire sarà soprattutto Finmeccanica, la principale azienda aeronautica del paese grazie alla controllata Alenia. I vertici del gruppo tacciono. Se non altro perché essendo l'azienda controllata dallo Stato preferiscono evitare un altro caso Rai. Tanto più che il presidente, Lina, e l'amministratore delegato Giuseppe Bono, sono ai ferri corti e al centro di una guerra di potere. Ma basta chiedere qualche commento off-the-record per sentire tutta la pesantezza di una scelta go-

vernativa per niente condivisa. «E' assurdo. Dopo tutta la fatica che avevamo fatto per entrare nel consorzio Airbus e finalmente sembravamo sul punto di riuscirci, il governo ci butta addosso questa tegola», commenta sconsolato uno dei principali dirigenti. Già, perché parteci-

L'industria pubblica della Difesa perderà circa 2600 miliardi nei prossimi anni

pare con inglesi, francesi e tedeschi all'avventura dell'A400M significa spianare la strada dell'ingresso di Alenia nel secondo maggior costruttore di aerei civili al mondo. Già si discuteva sulle quote che il gruppo italiano avrebbe dovuto avere nei vari progetti. Del tutto improbabile, poi, che dagli acquisti americani della nostra aeronautica (gli Hercules C30J della Lockheed) possano venire all'industria italiana vantaggi tecnologici. Rischiamo di continuare a fare i "battilamiera".

Si capisce, pertanto, che il mal di pancia dei ministri più vicini agli interessi industriali dell'Italia e all'European connection emergano apertamente. Clamoroso il caso di Renato Ruggiero, spinto da Gianni Agnelli al ministero degli Esteri. La sua contrarietà ad uscire dall'A400M coincide con gli interessi della Fiat. Ma è in minoranza nel governo. Amara ricompensa per Agnelli, sponsor elettorale di Berlusconi. Chi è causa del suo mal, pianga se stesso, verrebbe da dirgli. Peccato, però, che a piangere siano anche gli interessi dell'Italia.

### BUTTIGLIONE: «SE L'UE TIENE A NOI LO DICA»

DAL CORRISPONDENTE

Sergio Sergi

**BRUXELLES** L'Italia e l'Europa. Si fa sentire il ministro per le politiche comunitarie, Rocco Buttiglione, e pronuncia, come si dice, parole di verità. Un'ammissione esplicita e rivelatrice. «Negli ultimi tempi non ci siamo sentiti molto amati dai nostri partner stranieri». Evidentemente, Buttiglione legge anche i giornali stranieri e non pensa che siano ispirati dall'opposizione italiana.

Il professore interviene, dalle parti di San Patrignano, per riconoscere che se non c'è uno scontro tra il ministro della Difesa, Martino, e il responsabile degli Esteri, Ruggiero, esiste nel governo «una discussione aperta». E si riferisce alla contesa sulla partecipazione o meno dell'Italia al Consorzio europeo per l'aereo da trasporto «A400M».

L'on. Buttiglione, finalmente, riconosce anche che «i nostri partner stranieri sono giustamente irritati» dal voltafaccia del governo italiano, annunciato esplicitamente dal ministro della Difesa e anche dal presidente del Consiglio, i quali, alla Camera, hanno ipotizzato fortemente la decisione finale che sarà presa da una prossima riunione del governo. Il ministro Buttiglione, sembra di capire, cerca di inserirsi nello scontro, mediando alla sua maniera.

Dice: discutiamo, vediamo. Invita a valutare tra il riconoscimento dell'onere finanziario per acquistare i 16 velivoli militari o la convenienza di una posizione omogenea con quella degli altri paesi europei. La posizione del ministro Buttiglione, espressa ieri, è del tutto nuova rispetto a quella annunciata alla vigilia dell'incontro a tre di Gand tra Germania, Francia e Gran Bretagna. Dieci giorni fa il ministro disse: l'Italia non è stata invitata al «pre-vertice» perché i tre paesi devono discutere dell'Airbus che a noi non interessa più. Come se volesse avallare egli stesso una scelta ormai definitiva e limitare il danno d'immagine di un presidente del Consiglio lasciato fuori dalla porta di Gand. Tanto, «devono parlare del loro aereo».

Ora Buttiglione ci ripensa. E, nello stesso tempo, invoca benevolenza dagli altri partner europei. «Se la nostra partecipazione è tanto importante - è l'appello - fatecelo sentire, non ci siamo sentiti molto amati...». Una constatazione molto interessante anche se il ministro non si domanda la ragione di un disamore europeo nei confronti del governo Berlusconi. Eppure, lui stesso dovrebbe ben conoscere le forti diffidenze che circolano dentro l'Unione nei riguardi della coalizione di centro-destra. La presenza leghista nella maggioranza è una delle ragioni.

Ma lo stesso Buttiglione ha dato una dimostrazione evidente della ritrosia europeista del governo. Non fu lui, ministro delle politiche comunitarie, a fare pressione, insieme a Forza Italia, perché non passasse la direttiva europea sull'Opa (l'offerta pubblica di acquisto)? Una posizione che gettò nello sconforto persino la Confindustria di D'Amato, tanto tenera nei riguardi dell'esecutivo.

Se l'Europa non ci ama, i motivi ci sono. E abbondanti. La vicenda dell'Airbus, per dirla una, si scontra con i numerosi atti dell'Unione - Commissione, Consiglio e Parlamento - tesi a favorire una «strategia in materia di industrie legate alla difesa».

Dal 1996, l'Ue ha messo in campo un'elaborazione e un «piano d'azione comune» che poi hanno trovato uno sbocco politico di grande impatto nella creazione di una politica specifica denominata «Pescd». In una comunicazione della Commissione, sulle «sfide cui fare fronte», sulla base di una «solidarietà politica reciproca», come dice il Trattato, si trova l'invito esplicito alla collaborazione fattiva tra gli Stati.

E, successivamente, in un documento del parlamento europeo dell'anno scorso, sulla politica comune in materia di sicurezza e difesa, si invitano gli Stati a «colmare le lacune» in fatto di capacità operativa e si saluta con «soddisfazione» l'accordo per l'Airbus «A400M», un evento che «faciliterà la ristrutturazione dell'industria della difesa in Europa».