

Bruno Marolo

L'ELICOTTERO di Bush

Le pressioni di Londra e di Roma sono riuscite alla fine a far pendere la bilancia a favore dell'offerta anglo-italiana

Il *New York Times* ha descritto la gara tra Sikorsky e Agusta Westland come un conflitto tra orgoglio nazionale ed esigenze di politica globale

WASHINGTON George Bush volerà su un elicottero italiano costruito in Gran Bretagna per ringraziare Silvio Berlusconi e Tony Blair di aver mandato i soldati in Iraq. Le pressioni di Roma e di Londra hanno rovesciato il verdetto che indicava l'industria americana Sikorsky vincente contro l'anglo italiana Agusta Westland. Era in palio il contratto per la costruzione del "Marine One", un elicottero attrezzato come una versione volante dell'ufficio ovale. Lo stato maggiore della marina, al quale spettava la decisione, ha un rapporto privilegiato con Sikorsky, che ha fornito tutti gli elicotteri dei presidenti americani dal 1957. Ma una serie di insistenti telefonate di Blair e una visita di Berlusconi alla Casa Bianca hanno fatto pendere la bilancia dall'altra parte. Venerdì sera è stata annunciata a sorpresa la vittoria anglo italiana.

Il sottosegretario della marina John Young ha cercato di smorzare le polemiche. "Nessuno mi ha telefonato dalla Casa Bianca - ha assicurato - non ci sono state influenze politiche. Abbiamo scelto l'elicottero che dava migliori garanzie". Tra gli addetti ai lavori nessuno nega la qualità dell'elicottero EH 101 Agusta Westland, ribattezzato US 101 per l'occasione. È una macchina potente e affidabile, che le forze armate britanniche usano da oltre dieci anni. Ma le ragioni tecniche non sono le sole che hanno determinato la scelta. Il *New York Times* ha descritto la gara tra Sikorsky e Agusta Westland come "un conflitto tra orgoglio nazionale e politica globale". Le esigenze della politica hanno prevalso sull'orgoglio.

Richard Abouafia, esperto di ricerche aerospaziali, non ha dubbi. "Con questo annuncio - spiega - si è imboccata risolutamente, nei due

Un riconoscimento e un esempio «alto» di conflitto di interessi

Una vittoria della tecnologia italiana trasformata immediatamente in propaganda per il presidente del Consiglio. Il numero uno di Finmeccanica, all'indomani della decisione di far volare il presidente Usa su elicotteri in parte made in Italy, si è precipitato a ringraziare Silvio Berlusconi ma subito dopo anche l'ambasciatore Gianni Castellaneta che proprio dal premier è stato promosso alla vicepresidenza della holding, anche se continua a fare il suo consigliere diplomatico. E lo segue dappertutto. Ovviamente anche quando Berlusconi vola in America da Bush o il presidente viene in visita in Italia. O si incontrano a mezza strada in questo o quel consesso. Quanto abbia pesato nella decisione il sostegno agli Usa nella guerra in Iraq da parte dell'Italia e della Gran Bretagna è questione ancora tutta da chiarire. Certo è che

anche per il *New York Times* «il Pentagono ha anche ricompensato Italia e Gran Bretagna, due degli alleati più fedeli». Al di là del riconoscimento ad un prodotto di qualità, («volo su quegli elicotteri da trenta anni e sono ancora qui», ha assicurato Berlusconi a Bush) sarebbe interessante sapere quando, durante quegli incontri, il presidente del Consiglio abbia lasciato il posto al manager e l'ambasciatore abbia accantonato la feluca per far posto al rappresentante degli interessi economici dell'azienda di cui è vicepresidente. Un esempio alto, è il caso di dire trattandosi di elicotteri, di conflitto di interessi. Non a tutti i rappresentanti dell'industria italiana è dato avere le stesse occasioni.

m.ci.

L'elicottero Us-101 dell'Agusta Westland

«Marine One», un regalo agli alleati fedeli

Italia e Gran Bretagna premiate per il loro appoggio in Iraq e Afghanistan



Parola di premier

«La morte di Simone Cola rappresenta per l'Italia un sacrificio dolorosissimo, ma consumato per consentire a un popolo la libertà di eleggere il proprio governo. I nostri soldati sono lì in Iraq così come in Afghanistan, in Albania, in Kosovo, per la democrazia. Abbiamo l'orgoglio di essere il terzo paese ad avere soldati impegnati in operazioni di peacekeeping. Questo ci dà peso e prestigio rilevanti nel mondo ed è un vantaggio per le nostre imprese e la nostra economia».

Silvio Berlusconi
presidente del Consiglio

Ansa 22/1/05 ore 13,05

sensi, la strada della collaborazione tra Europa e Stati Uniti. È difficile negare che la politica abbia avuto una parte quando i vincitori sono due nostri alleati in Iraq ed erano in gioco posti di lavoro nel Connecticut e nel Texas».

La maggior parte dell'elicottero Sikorsky sarebbe stata costruita nel Connecticut, uno stato in cui la maggioranza ha votato per John Kerry. Agusta Westland si è alleata con l'industria americana Lockheed Martin e ha promesso di affidare

parte dei lavori agli stabilimenti Bell di Amarillo nel Texas.

Il contratto vale 6,1 miliardi di dollari: 3,6 per la costruzione di 23 elicotteri e il resto per ricerche e sviluppo di nuove tecnologie. La posta in gioco però è molto più alta: non soltanto all'industria europea è stata aperta la porta dei fornitori al Pentagono, dove ogni anno si assegnano commesse per centinaia di miliardi di dollari, ma il prestigio dell'elicottero presidenziale è una ottima pubblicità in tutto il mondo.

"Il denaro dei contribuenti americani sarà usato per sviluppare la tecnologia dei paesi concorrenti", ha protestato il deputato repubblicano Duncan Hunter, presidente della commissione della camera per le forze armate. "È una decisione scandalosamente sbagliata", gli ha fatto eco il senatore democratico Joseph Lieberman, eletto nel Connecticut dove è la sede centrale Sikorsky.

Dalla parte di italiani e britannici si è invece schierata Hillary Clinton, senatrice di New York dove il contratto assegnato ad Agusta creerà nuovi posti di lavoro.

La senatrice si è impegnata a fondo in novembre, quando negli ambienti militari è trapelata la notizia che lo stato maggiore della marina preferiva l'elicottero Sikorsky ma aspettava le elezioni in Iraq per annunciare una decisione che avrebbe irritato gli alleati e provocato forse il disimpegno dei loro contingenti. Hillary Clinton non ha influenza su George Bush, ma ha telefonato a Tony Blair per incitarlo a intervenire.

Non soltanto Blair ha posto il problema direttamente al presidente americano, ma ha coinvolto il governo italiano. L'Unità ha appreso che il sottosegretario alla presidenza del consiglio Gianni Letta è stato incaricato da Berlusconi di rapporti costanti con l'ufficio di Blair per continuare la pressione sulla Casa Bianca.

I due senatori di New York, Hillary Clinton e Charles Schumer, hanno perorato la causa con il segretario di stato Colin Powell, che in quanto ex capo di stato maggiore ha influenza sui militari, e con il ministro della difesa Donald Rumsfeld.

Bush ha dato il segnale del cambiamento in dicembre, dopo un colloquio con Berlusconi alla Casa Bianca. A una domanda dell'Unità sul suo nuovo elicottero ha risposto: "Ho ricevuto il messaggio. Capisco la natura dei posti di lavoro che questa impresa creerà in America e vi assicuro che la proposta sarà giudicata equamente".

Dopo quella dichiarazione le due cordate rivali hanno tappezzato di manifesti la stazione della metropolitana presso il Pentagono. Sikorsky puntava sulle caratteristiche "tutte americane" del suo elicottero, ancora allo stadio di prototipo. Agusta Westland offriva una macchina forse meno innovativa ma più collaudata. Ha prevalso la regola dei piloti americani: "Fly before you buy", prova a volare prima di comprare. Il prodotto Sikorsky non ha ancora volato, e forse non volerà mai.

Per Finmeccanica è un colpo straordinario: una commessa che nel tempo potrà lievitare fino a 6 miliardi di dollari. La strategia «atlantica» del gruppo pubblico

Agusta festeggia: ha vinto la nostra superiorità tecnologica

Bianca Di Giovanni

ROMA Per Finmeccanica è un colpaccio: una commessa che parte da 1,7 miliardi per lievitare nel tempo fino a 6 miliardi di dollari quando i 23 elicotteri denominati Us101 saranno consegnati alla Marina Usa, cioè entro il 2009. Soldi a parte, ai piani alti del gruppo pubblico italiano che oggi controlla totalmente la AgustaWestland (la società produttrice dei velivoli), si sprigiona l'orgoglio nazionale: per la prima volta i presidenti americani utilizzeranno una flotta di elicotteri ideati nel Belpaese. Nessuno straniero c'era riuscito prima. Il numero uno di Finmeccanica, Pierfrancesco Guarguaglini, indica le tre carte vincenti: «La superiorità tecnica del prodotto, gli sforzi del team Us 101 guidato dall'americana Lockheed Martin e infine l'apporto dei governi e delle diplomazie anglo-italiane» (la Westland fino all'anno scorso era inglese). Così nel quartier generale della «casa madre» si brinda all'ultimo - prestigio-

so - tassello andato a segno nel grande «puzzle» atlantico disegnato dagli attuali dirigenti: una rete di accordi e joint-venture intessuta tra Roma e Washington passando per Londra. E la campagna americana dei signori delle armi tricolori non si fermerà qui: l'obiettivo finale è vincere una commessa molto più sostanziosa di elicotteri Us 101, quella messa a gara non dall'aviazione Usa per ben 200 velivoli.

Per ora comunque si festeggiano i primi 23. Sotto le Alpi esultano gli esponenti dell'esecutivo e si congratulano anche quelli dell'operazione. «Questo episodio dimo-

stra che l'Italia ha un'ottima industria di elicotteri, che i governi, anche quelli passati, hanno sempre sostenuto - dichiara Pier Luigi Bersani responsabile economico dei ds - Un fatto è incontrovertibile: che c'è una tecnologia superiore. Senza superiorità tecnica non si vince nessuna gara. In un momento difficile per l'industria, questa è senza dubbio una buona notizia». Una chiave del successo è senz'altro quel 18% del fatturato di Agusta (passata a Finmeccanica nel '94) investito in ricerca e sviluppo. «Lo Stato ha sempre investito molto in quell'azienda con vari interventi - continua Bersani - e questo

ci dice che una politica industriale fatta nel tempo alla lunga dà i suoi frutti».

Per riuscire ad essere ammessi nel mercato più competitivo del mondo la AgustaWestland ha dovuto rispettare precisi «paletti». Primo tra tutti la presenza di un partner industriale americano, precondizione necessaria per la partecipazione alla gara. Il bando richiedeva infatti che almeno il 70% della produzione industriale fosse localizzata negli Stati Uniti. Così fu individuato il «prime contractor» in Lockheed Martin, primo gruppo mondiale nel settore difesa. Poi arrivò il joint-venture con Bell Heli-

copter Textron, un'azienda da cui Agusta acquistò il primo brevetto per la costruzione di elicotteri nel lontano 1952. Nasce così il Team US101, che a questo punto può soddisfare anche l'altra condizione del bando (il 70% del contenuto industriale del progetto deve essere made in Usa), riunendo oltre 200 aziende statunitensi fornitrici. È questa la squadra che scende in campo per affrontare un superconcorso formato dalle più note società Usa del settore difesa capeggiate dalla Sikorsky. Un vero e proprio «dream team». Il resto è cronaca di oggi, con l'aggiudicazione della gara da parte del Team US101.

Come s'è detto, il traguardo di oggi non è che l'ultimo di una lunga serie di accordi tutti rivolti verso l'asse atlantico. Era il 23 gennaio del 2003 quando Finmeccanica firmò un accordo di collaborazione con l'americana Boeing, in cui si prevedeva il rafforzamento della reciproca collaborazione industriale e commerciale nell'aerospazio e nella difesa. Obiettivo: valutare congiuntamente nuove iniziative e opportunità di business nei settori delle aerostutture e velivoli commerciali. Il tutto proprio mentre il consorzio europeo Airbus cominciava la rincorsa per battere il competitor americano sul fronte delle

commesse commerciali.

Passarono solo pochi mesi, e il primo luglio 2003 arrivò il secondo affare a stelle e strisce: l'acquisto di Fiat Avio assieme al gruppo Carlyle, il fondo di private equity in cui la stessa famiglia Bush ha fatto parecchi investimenti. Nell'operazione, che ha visto passare di mano il pilastro privato dell'industria aeronautica italiana, il gruppo americano ha conquistato il 70% della società, mentre Finmeccanica è titolare del restante 30%. C'è un'altra alleanza che parla inglese nei piani di Finmeccanica, anche se stavolta si è al di qua dell'Atlantico. È stato siglato solo l'altro ieri l'accordo tra Finmeccanica e la britannica Bae System nel settore dell'elettronica per la difesa. L'intesa - denominata Eurosystem - piazza Finmeccanica al secondo posto in Europa e al sesto nel mondo in questo comparto. Unica eccezione all'asse anglosassone è l'intesa con la francese Alcatel - siglata anch'essa l'altro ieri - con l'obiettivo di qualificare le rispettive attività nell'aerospazio e nei servizi satellitari.

il primo esemplare pronto nel 2009

Un'autonomia di volo di 1.000 chilometri e una velocità di 277 km/h con qualsiasi clima

MILANO Non sarà George W. Bush a battezzare il primo volo US101. Infatti il primo modello dell'elicottero, che Finmeccanica-Agusta-Westland produrrà per il presidente degli Stati Uniti, sarà pronto tra quattro anni, nel 2009, quando alla Casa Bianca cim sarà un nuovo inquilino. In base al programma contrattuale, l'intera flotta di 23 US101 sarà consegnata allo squadrone MarineOne entro la fine del 2014.

Oltre 200 fornitori di 41 stati supportano il Team US101, guidato dalla Lockheed Martin con il partner AgustaWestland e Bell Helicopter Textron. I fornitori comprendono alcune delle più importanti società aerospaziali ameri-

cane quali General Electric, ITT, Northrop Grumman, Kam Aerospace e Palomar Products.

L'US101 sarà in grado di volare a tutte le temperature: dai 45 sotto zero ai 50 gradi sopra lo zero, con un'autonomia di 1.000 chilometri ed una velocità di crociera di 277 chilometri orari. Il velivolo - lungo 22,80 metri, largo 4,5 e alto 6,62 metri - disporrà di una cabina da 1,83 metri in altezza e 2,49 di larghezza. Per costruire l'US101 in America è stato costituito il «Team US101» nel quale Lockheed Martin è prime contractor e integratore di sistemi con responsabilità globale del programma e della consegna dell'elicottero ai clienti.

Bersani: finalmente una buona notizia in un momento estremamente difficile per la nostra industria



Ora si punta a un obiettivo più sostanzioso: la gara per 200 velivoli bandita dall'aviazione americana

