

A380, perché fu un errore non credere al progetto Airbus

I discorsi ufficiali pronunciati da Chirac, Schroder, Blair e Zapatero a Tolosa, al battesimo del primo prototipo dell'Airbus A380 sono stati ricchi di orgoglio e soddisfazione per il risultato tecnologico e industriale raggiunto dalle loro aziende aeronautiche ma anche politicamente significativi per i loro richiami ad un "orgoglio europeo", un aspetto questo che ha reso però più pesante l'assenza dei premier di altri importanti Paesi europei esclusi o parzialmente coinvolti nel progetto.

I capi di Stato nei loro discorsi hanno tutti sottolineato il significato politico del risultato raggiunto sulla strada di una Europa integrata e competitiva nel campo delle tecnologie avanzate e ribadito la volontà di continuare a sostenere progetti innovati che sul modello Airbus contribuiscono alla realizzazione di una Europa «che se unisce le sue forze, diventa capofila internazionale nell'innovazione, le scienze, le tecnologie e non conosce alcun limite». Zapatero si è spinto a considerare il nuovo aereo «un monumento alle speranze e alle capacità umane degli europei».

Il premier italiano era assente perché la nostra industria nazionale è fuori dalla società Airbus e partecipa solo come fornitore, al progetto del superjumbo. Purtroppo il treno dell'Airbus, la sfida che l'industria aeronautica europea lanciava a quella americana, è passato qualche decennio fa e l'occasione fu persa: la nostra classe politica e industriale ritenne prioritario sviluppare i rapporti con i partner statunitensi, i costi di partecipazione al progetto europeo furono ritenuti elevati.

Del resto nessuno allora ipotizzava uno scenario nel quale l'Airbus scavalcava, per fatturato, ordini e consegne la Boeing, pochi pensavano possibile che quel consorzio europeo, diventando società, un giorno avrebbe presentato al mondo il più grande aereo commerciale mai realizzato.

In questi paesi la lunga strada dell'integrazione percorsa dall'industria aeronautica, con il sostegno delle rispettive autorità politiche, ha prodotto con il nuovo millennio l'Eads, una colossale realtà finanziaria e industriale nel mondo aerospaziale.

La nostra industria nazionale, in particolare la Finmeccanica che concentra oltre l'80% delle capacità industriali del Paese, mostra in Europa un no-

tevole dinamismo: in campo elicotteristico ha acquisito l'industria inglese Westland, diventando il secondo produttore al mondo, in quello spaziale rincorre accordi societari con i francesi dell'Alcatel, che per la verità appaiono fortemente discutibili e costruisce accordi nell'elettronica per la difesa (Eurosystem) e nella missilistica (MBDA). Ma in campo aeronautico non va oltre un'affannosa sopravvivenza, garantita dalla produzione militare e supportata da accordi di fornitura sia con Boeing che Airbus nel settore civile.

Eppure nella precedente legislatura di centrosinistra il ministro Bersani metteva mano ad un riassetto societario della Finmeccanica, ne completava il risanamento finanziario e cogliendo l'aspetto non solo industriale della partecipazione dell'industria italiana ai progetti europei aveva delineato un percorso d'integrazione con EADS e promosso l'accordo per la partecipazione italiana all'A380, inoltre si prospettava una significativa presenza italiana nell'Airbus Militare con la partecipazione al progetto del nuovo velivolo di trasporto militare A400M.

Questa prospettiva costruita in anni di discussione tra operatori del settore è stata immediatamente affossata dal successivo Governo di centrodestra che invece ha preferito guardare oltre oceano spostando anche l'asse della politica industriale verso gli USA, non preoccupandosi, come invece ha fatto Blair, di salvaguardare e sviluppare gli accordi stipulati con i partner europei. Un grosso errore politico che il mondo industriale non ha saputo impedire al Governo e che ha lasciato le aziende italiane del settore disorientate e prive di strategia. Oggi che l'Europa aeronautica celebra il suo successo con l'A380 il nostro Paese è escluso dalla festa. Ma la partita non è chiusa, molti operatori italiani hanno notevoli capacità produttive e tecnologiche, sono presenti in numerose joint ventures e partecipano a molti dei programmi militari e civili europei.

L'integrazione dell'industria europea è un processo lungo e non affatto compiuto. C'è da augurarsi che l'industria nazionale e una nuova classe politica, meno improvvisata e demagogica di quella attuale, ne sostenga il cammino interrotto.

*Ds Alenia Aeronautica