



Oltre a Bersani (eurodeputato) e ad Urbani (delegato), hanno sottoscritto il documento (nell'ordine) **Pier Antonio Panzeri** (eurodeputato), **Nicola Zingaretti** (eurodeputato), **Walter Tocci** (deputato), **Massimo Cialente** (deputato), **Valdo Spini** (deputato), **Rocco Larizza** (de-

legato), **Vincenzo Vita** (delegato) e **Sergio Gambini** (delegato). È di «particolare significato» che nella prospettiva della stessa coalizione del centrosinistra «abbiano trovato posto i temi di una nuova politica industriale, di una specifica politica per l'industria avanzata, ed in particolare per i settori di alta tecnologia dell'aerospazio e della difesa che sono rimasti quasi i soli in cui l'Italia ha ancora una grande industria internazionalmente affermata» ha proseguito Ur-

bani. Aggiungendo che «il documento del congresso avrà ampia diffusione» e che esso «sarà il primo strumento di un lavoro che si svolgerà nei prossimi mesi in modi diversi e con molteplici iniziative».

E sulla base delle considerazioni emerse al congresso nazionale i Ds sono

stati impegnati: ad inserire i temi dell'industria e delle attività aerospaziali e della difesa high-tech nei contributi che saranno elaborati in vista del programma della coalizione di centrosinistra che si candida al governo del paese; a potenziare la struttura del Coordinamento nazionale per metterlo in grado di elaborare in modo più organico le politiche del settore e di costituire un punto di riferimento stabile per i Ds ed una articolazione sul territorio, tanto più necessaria oggi quando le regioni e le grandi città divengono soggetti attivi, seppur ancora privi del necessario coordinamento, delle politiche aerospaziali e dell'industria avanzata nel quadro delle nuove competenze istituzionali.

L'ORDINE DEL GIORNO

IL TESTO CHE SEGUE, trasmesso ad AIR PRESS da Giovanni Urbani, è quello dell'ordine del giorno, testo che costituisce la base del documento sul quale i Ds stanno lavorando.

Oggi il recupero è ancora possibile nonostante le molte criticità. È necessaria una volontà politica adeguata, di cui i Ds si fanno carico in un'ottica di responsabilità di governo. In questa ottica rientra l'iniziativa di elaborare un disegno di legge di profonda riforma del governo del settore spaziale e dell'ASI che sposti la direzione politica sulla presidenza del Consiglio e costituisca la base normativa adeguata ad un rilancio espansivo e ad una centralità dello spazio italiano, inserito in una dimensione europea.

L'assenza dell'Italia dalla "festa" dell'Airbus a Tolosa - in cui si è espresso l'orgoglio dell'Europa per la grande impresa comune che le assicura oggi il primato mondiale nell'aeronautica civile e la prova delle sue potenzialità di competere e anche di vincere le massime sfide con gli USA - è il segno emblematico delle difficoltà e delle incertezze di fondo in cui si dibatte l'industria aeronautica e della difesa high-tech dell'Italia. Se le cause e gli errori più volte ripetuti che hanno portato all'autoesclusione dell'Italia dalla società Airbus vengono da lontano ed hanno avuto serie conseguenze sul posizionamento strategico della nostra industria, resta il fatto che l'unico serio tentativo di entrare in modo massiccio con leggi e risorse adeguate in alcuni grandi programmi Airbus in una chiara ottica europeista, messo in atto dal centro sinistra, è sta-

to disatteso e negletto da questo governo.

Finmeccanica ha continuato anche con l'attuale gestione la precedente giusta scelta di fare del settore aerospazio e difesa il proprio core business, ha rafforzato ulteriormente questa scelta proponendosi come vera e propria holding industriale del settore, con obiettivi di internazionalizzazione e di penetrazione nei mercati. Alcuni risultati sono positivi, come ad esempio l'ulteriore forte posizionamento del settore elicotteristico e la recente partecipazione al programma del nuovo aereo civile statunitense 7E7 (poi 787, NdR); così come una gestione delle risorse più finalizzata al consolidamento industriale anche attraverso una politica di acquisizioni. Anche Finmeccanica tuttavia è stata condizionata dalla sostanziale negatività degli indirizzi del governo (ora assenti, ora oscillanti e contraddittori) che hanno reso debole ed incerta la politica delle alleanze internazionali. Il gruppo - che controlla gran parte delle aziende del settore - molto attivo nella stipula di singoli accordi sovente vantaggiosi, ancora non si è inserito con tutto il proprio peso nelle alleanze internazionali, che sono sempre più necessarie per pesare veramente sulle grandi scelte strategiche.

L'industria spaziale, aeronautica e della difesa avanzata è stretta da una contraddizione fra la deriva "eurosceptica" critica-

mente filoamericana del governo, divenuta più chiara dopo la presidenza italiana della Ue e viziata dalle torsioni della partecipazione alla guerra irachena, e l'esigenza almeno in parte ineludibile, della partecipazione dell'Italia al processo di integrazione europea. Questa divaricazione non giova al posizionamento strategico dell'industria italiana. Pur da un'angolatura strettamente industriale i risultati della partecipazione a programmi Usa sono soddisfacenti solo in alcuni casi. Così la partecipazione all'oneroso programma del caccia statunitense JSF è, per generale ammissione, deludente sia per quantità di lavoro, sia per le ricadute industriali e tecnologiche. Questa divaricazione suscita maggiori preoccupazioni per le prospettive del settore industriale militare a causa delle implicazioni sulla politica della sicurezza e della difesa comune europea; e, di conseguenza, sulla partecipazione dell'Italia al processo di integrazione dell'industria militare europea, e sulla necessaria presenza attiva e sostanzialmente paritaria nelle strutture comunitarie ed intergovernative operanti per la costituzione della forza d'intervento europea, per la standardizzazione dei requisiti, e per l'integrazione della domanda e del procurement militare in un'Agenzia europea degli armamenti, con una conseguente maggiore attenzione al cosiddetto value for money cioè alla otti-