

mizzazione dell'efficienza e dell'efficacia della spesa. Neppure nel settore civile, tuttora aperto alla concorrenza a tutto campo, la divaricazione è priva di effetti non sempre positivi. C'è da chiedersi: fino a quando l'industria dell'aeronautica civile potrà continuare a "giocare su due tavoli" senza il rischio di rimanere una realtà, nel migliore dei casi, efficiente e redditizia, ma di livello subordinato? Resta il fatto che oggi essa si propone soltanto come grande produttore di aerostutture.

In questa situazione è necessario un ri-orientamento dell'industria aerospaziale nazionale che abbia come suo punto di riferimento stabile l'Europa e le sue politiche. La priorità europea non significa chiudersi al resto del mondo: piuttosto avere un baricentro chiaro ma una articolazione di accordi ed iniziative a tutto campo dovunque si presentino occasioni competitive, come fanno del resto i nostri partner europei.

In questa ottica non dovrebbe considerarsi definitivamente chiusa la prospettiva di una partecipazione italiana in Airbus, né l'acquisizione da parte dell'Italia della capacità di costruire un aereo completo da realizzare in posizione di prime contractor attraverso accordi del tipo di quelli tentati, per la prima volta nel dopoguerra, con il Piano aeronautico del ministro Bersani per la coproduzione italo-francese di un jet regionale le cui strutture produttive erano previste in Campania. Nel comparto militare e della sicurezza è essenziale che l'industria italiana continui ad essere presente in misura rilevante, come già nel caso dell'Eurofighter, nei consorzi industriali che si costituiscono in Europa, cooperi al modello europeo di difesa partecipando, di conseguenza, alle realizzazioni di velivoli e sistemi di difesa europei; rafforzi il ruolo delle proprie aziende sullo scenario industriale internazionale all'interno delle alleanze con le aziende europee.

Solo così sarà possibile che l'industria italiana, e lo stesso sistema paese, abbia un ruolo affidabile ed autorevole agli occhi dei partner europei, creando le condizioni per una salvaguardia responsabile delle posizioni nazionali ed il pieno riconoscimento dei punti di eccellenza di cui è portatrice, in un confronto aperto con le sfide della collaborazione competitiva in atto. La prima di queste sfide è ottenere che l'Europa scelga come addestratore europeo il sistema M-346, unico velivolo tecnologicamente avanzato progettato e costruito totalmente in Italia dall'Aermacchi, che ha tutte le carte in regola per vincere. Questo obiettivo strate-

gico è ambizioso e tuttavia rientra in quell'idea di paese: forte, autorevole, capace di contare nel mondo, che vogliamo proporre.

Per tentare di realizzarlo occorrono ingenti risorse finanziarie e umane e la volontà politica di reperirle anche con strumenti straordinari senza accettare come pregiudiziale il dato della "scarsità delle risorse disponibili", e senza arrendersi alle difficoltà aggiuntive che emergono dal dissesto occulto del paese che la dissennata politica dell'attuale governo lascia in eredità ad un nuovo probabile governo di centro-sinistra e al paese. Senza superare questa stretta difficilissima attraverso una radicale modifica della scala di priorità del bilancio pubblico non sarà possibile perseguire non solo gli obiettivi di rilancio e di espansione dell'industria aerospaziale e ad alta tecnologia ma neppure l'impegno straordinario più vasto e comprensivo della formazione, della ricerca, dell'innovazione, la cui "priorità assoluta" è unanimemente riconosciuta da quanti sono allarmati dal declino del paese e vogliono invertire questa tendenza in direzione di una forte ripresa di uno sviluppo qualificato e compatibile, che faccia recuperare all'Italia il tempo perduto.

Neppure l'aumento delle risorse è sufficiente, perché il loro utilizzo ottimale richiede in primis una politica industriale innovativa promossa da una moderna idea di intervento pubblico consapevole delle potenzialità ma anche dei limiti del mercato; ed in grado di determinare i grandi obiettivi condivisi corrispondenti agli interessi comuni, di sostenere le produzioni e le attività che sono strategiche per la ripresa dello sviluppo; e che come quelle dell'alta tecnologia, della ricerca, della formazione e dell'innovazione per loro natura richiedono risorse e strategie di lungo termine; ma soprattutto, capace di creare i presupposti e le condizioni di contesto favorevoli alla creazione e alla crescita di industrie e attività innovative; e di promuovere a livello internazionale il complesso di interessi scientifici ed industriali e l'agibilità dei contesti competitivi, soprattutto nel caso del settore aerospazio e difesa dove la domanda pubblica è forte, strutturata ed articolata a livello internazionale. In questa ottica, analogamente a quanto si è detto per le attività spaziali va posta mano alla riforma delle "strutture di governo" dell'industria aeronautica e della difesa oggi deboli e assai poco efficienti sia dal lato della domanda che da quello dell'offerta.

Il lavoro della piccola e media impresa, a cui deve essere riconosciuto un ruolo im-

portante anche in questo settore, oggi si svolge in condizioni di grande precarietà. Le PMI devono essere messe in condizione di operare entro un rapporto di collaborazione-integrazione non di subordinazione con la grande industria in una strategia certa a medio-lungo termine, con un sistema a rete che faciliti i trasferimenti tecnologici e con un sistema finanziario privato più "accessibile" e disponibile al rischio. Per le PMI sarebbe auspicabile favorire anche grandi progetti spaziali di fornitura di servizi come possono essere le piattaforme Galileo o CosmoSky-med. Le PMI potranno così essere stimolate ad una partecipazione anche autonoma.

Nel quadro dell'arretratezza della ricerca scientifica e tecnologico-industriale dell'Italia nel confronto con gli altri paesi, largamente denunciata e motivo di crescente allarme, va evidenziata la crisi grave della ricerca spaziale, l'assenza o l'inadeguatezza di una seria ricerca aeronautica e della difesa; e le difficoltà in cui si dibattono ricercatori, centri di ricerca ed aziende a causa della linea di smantellamento, disarticolazione e dequalificazione del settore pubblico della ricerca perseguita dall'attuale governo, cui si accompagna la debolezza strutturale e culturale della ricerca privata. Anche qui c'è un arretramento, come dimostra il confronto con i grandi risultati ottenuti dal "Sistema Italia" nel campo della ricerca spaziale, con le missioni nazionali fra tutte il satellite scientifico Italsat o collaborando in posizione paritaria in grandi missioni bilaterali o multinazionali, con la Nasa e l'ESA quali il satellite Tethered, i moduli per la Stazione Internazionale, il progetto Cassini e Huygens, i booster per la propulsione primaria del vettore Ariane Artemis che si sono tradotti in altrettanti successi dell'Italia. Oggi la necessità di una svolta politica si impone per realizzare la decisa inversione di tendenza nei confronti dei problemi della ricerca di cui c'è urgente bisogno, specie di fronte alla totale e reiterata inaffidabilità del governo che, mentre parla di rilanciare la competitività delle imprese incentivandone l'innovazione, non trova di meglio che aumentare pesantemente le tasse sui brevetti.

Su due punti deve concentrarsi questa inversione di tendenza: dare nuovo ossigeno alla ricerca, cioè risorse adeguate alle strutture di ricerca e ai progetti strategici e adeguamento delle risorse umane; e difendere e rilanciare l'autonomia dei ricercatori - oggi gravemente manomessa - che è condizione essenziale per sviluppare la ricerca ed elevarne la qualità. ●