

Il presidente del gruppo pubblico: pronti a dare tecnologie ad Eads senza entrare. Nessun danno dal cambio a palazzo Chigi

# “Con Airbus un patto condizionato Gli Usa? Tutto ok anche con Prodi”

*Guarguaglini: Finmeccanica vende armi, ma la coscienza è a posto*

## IL PROTEZIONISMO

*Il protezionismo è un falso problema. La vera questione è che in Italia manca una cultura delle scelte*

### PARI DIGNITÀ

*In Francia solo accordi di pari dignità. Ansaldo Breda paga gli scarsi investimenti nell'Alta velocità*

#### MARCO PATUCCHI

ROMA — «Il governo Berlusconi probabilmente poteva dirsi più amico degli americani, ma dal nostro punto di vista il cambio di guardia a palazzo Chigi non ha avuto ripercussioni. Spero che l'esito imminente della gara per fornire le forze armate statunitensi del nuovo velivolo da trasporto, confermi questa constatazione».

Iniziare un colloquio con Pier Francesco Guarguaglini parlando degli Usa è quasi d'obbligo. E non solo perché il numero uno di Finmeccanica attende, da un momento all'altro, la scelta di Washington sulla commessa da 6 miliardi di dollari per dotare nell'arco di dieci anni l'esercito e l'aeronautica americana di 147 aerei da trasporto (il gruppo pubblico italiano è in corsa affiancato da Boeing con il C-27J Spartan). Sempre nei prossimi giorni, infatti, sarà in Italia il presidente George Bush, e così si capirà se le tensioni innescate sul fronte economico dalla vicenda

At&t-Telecom hanno lasciato il segno. Per il fallimento delle trattative tra le due aziende delle tlc, in quei giorni si sfiorò l'incidente diplomatico e Guarguaglini, al



Romano Prodi

timone di un gruppo che incassa circa il 10% del fatturato negli Stati Uniti (con il fiore all'occhiello dell'elicottero presidenziale), oggi dà la propria chiave di lettura alle accuse di protezionismo rimbaltate tra le due sponde dell'oceano. E la sua è una disanima molto severa con il nostro Paese: «Guardi, quello del protezionismo è un falso problema — spiega il presidente e amministratore delegato di Finmeccanica —. La vera questione è l'assenza, in Italia, di un'adeguata cultura delle scelte. A prescindere dal colore dei governi».

#### In che senso?

«Negli Stati Uniti esistono regole scritte e non scritte che la politica, una volta fatta una scelta, segue compatta. Nel settore della difesa, ad esempio, è stabilito che le forniture debbano essere prodotte almeno per il 66% sul territorio americano, a prescindere dalla nazionalità dell'azienda produttrice. Esistono, inoltre, limiti all'accesso informativo a quei programmi ritenuti sensibili. Ma fissati questi paletti, una volta che è stata fatta una scelta industriale, nessuno si sogna di cambiare idea in corso d'opera. Come succede spesso, invece, in Italia. Guardi la storia del rigassificatore di Brindisi, con British Gas che ha vinto l'ap-

palto per poi vedersi bloccata, a lavori avviati, da un cambio di decisione da parte degli enti locali. E che dire della Tav o di altri progetti infrastrutturali? E' proprio questa indeterminazione delle regole e delle scelte italiane a spaventare gli investitori esteri».

Quanto a indeterminazione delle scelte, però, siamo in buona compagnia. Come valuta i problemi strategici del progetto Airbus che, guidato dal tandem franco-tedesco, arranca dietro

#### all'americana Boeing?

«Nel caso di Airbus, hanno avuto dei problemi di natura industriale sullo sviluppo dell'A380, derivanti anche dalla complicata governance duale franco-tedesca. E' la conferma che la gestione al 50% delle società è problematica: noi, ad esempio, con Agusta Westland, quando siamo passati al controllo totalitario, abbiamo portato avanti una vera integrazione aziendale senza farci condizionare da equilibri geografici». Ma siete interessati ad entrare in

#### Airbus?

«Non siamo interessati perché avremmo solo una piccola quota senza contare nulla».

**Finmeccanica, dunque, conferma di preferire l'orizzonte americano a quello europeo...**

«In realtà no, perché vogliamo continuare a fornire le nostre tecnologie sia ad Airbus che a Boeing. La politica del gruppo americano è quella di coinvolgere dei partner che, utilizzando le proprie tecnologie, si assumano dei rischi all'interno del programma, e non siano più dei



semplici fornitori. Il programma del 787 ne è un esempio e sta procedendo bene. Airbus ci ha sempre visto solo come fornitori. Ora, dopo aver privilegiato la produzione interna di aerostutture, si trova a dover fronteggiare tagli occupazionali e stabilimenti in esubero. A noi non interessa comprare queste attività, il che rende difficile il negoziato con Eads».

**In Francia è ancora aperto il dialogo con Thales per un'alleanza nell'elettronica della difesa?**

«Con l'aumento del peso di Alcatel, Thales ha raggiunto una situazione di tranquillità e guarda con minor urgenza a ipotesi di aggregazione. Comunque tutto dipende dalle strategie che deciderà il nuovo governo francese».

**Prodi ha già incontrato Sarkozy. Quale messaggio gli ha consegnato da parte vostra?**

«Che Finmeccanica è sempre disponibile ad accordi con i francesi, ma solo di pari dignità. E se non si faranno per noi non sarà certo la fine del mondo».

**Passiamo alla Russia. E' vero che Putin sta rallentando la trattativa Alenia-Sukhoi sul Superjet 100 perché vuole prima vedere come finisce la corsa di Aeroflot per Alitalia?**

«Stiamo procedendo nelle discussioni con Sukhoi. Proprio in questi giorni i nostri uomini sono a Mosca e non mi sembra che il governo russo abbia tirato



il freno a mano».

**A proposito di freni, quanto pesano i problemi di investimenti delle Fs sull'attività delle vostre aziende ferroviarie?**

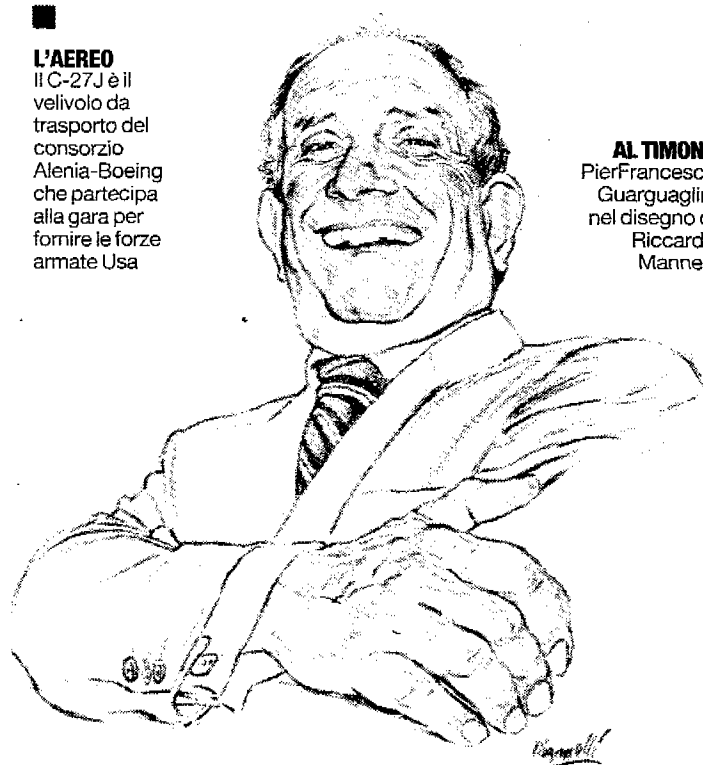
«Va fatta una distinzione. Nel settore del segnalamento la Rete delle Fs in questi anni ha sempre investito risorse anche nell'alta velocità e, non a caso, la nostra azienda è all'avanguardia e ben posizionata nel mondo. Quanto ai treni, invece, Ansaldo Breda paga gli scarsi investimenti di Trenitalia: basti pensare, ad esempio, che avevamo siglato un'alleanza con Alstom per il treno da oltre 250 km/h, poi mai partita perché in Italia l'alta velocità ancora non decolla. Ora il nuovo amministratore delegato delle Fs è pronto a ripartire. Per quanto riguarda il programma complessivo ad alta velocità in Italia, speriamo che non prevalgano quei ragionamenti che facevo prima sulla cultura delle scelte generali».

**Un'ultima domanda, presidente. Guidare un gruppo industriale che fa della vendita di armi il proprio business primario, non le ha mai creato problemi di coscienza?**

«No e lo dico da cattolico praticante. Finmeccanica sviluppa sistemi di difesa e i primi clienti sono le forze armate del nostro Paese e quelle europee. Cerco di svolgere il mio lavoro con estrema severità, rispettando la legge italiana che regola l'esportazione di armi: credo sia la più rigida del mondo e, tra le altre cose, vieta di intrattenere rapporti con nazioni oggetto di sanzioni dell'Onu».

Silvio Berlusconi

**L'AEREO**  
Il C-27J è il velivolo da trasporto del consorzio Alenia-Boeing che partecipa alla gara per fornire le forze armate Usa



**AL TIMONE**  
PierFrancesco Guarguaglini nel disegno di Riccardo Mannelli

#### L'ELICOTTERO

George Bush e l'elicottero presidenziale americano. Il nuovo modello sarà fornito dal gruppo Finmeccanica

