

# Elicotteri per l'Iran, un giallo

Per compiacere Carter in fumo un affare da 115 miliardi - Responsabile il governo o l'Agusta?

di GRAZIELLA DE PALO

VERGIATE, un piccolo centro nella provincia industriale di Varese. Alla SIAI, una fabbrica di aerei leggeri assorbita 10 anni fa dal gruppo Agusta, sono fermi nove grossi elicotteri da trasporto pesante CH 47C, valore 5 miliardi l'uno, prodotti dall'impresa italiana su licenza Boeing. È uno dei tanti piccoli «gialli» aperti sulla scia dell'interminabile affare iraniano. Gli elicotteri, infatti, appartengono a una partita di 34 unità acquistata dall'Iran di Khomeini. Una partita che secondo la direzione aziendale non è mai stata bloccata dall'Agusta. Sono gli ultimi nove, abbandonati a Vergiate all'indomani delle sanzioni americane lanciate nello scorso aprile. Lo stesso giorno, scompaiono anche i piloti iraniani ospiti alla SIAI per un periodo di addestramento, 45 miliardi bloccati. E insieme a questi, sono fermi anche tutti i pezzi di ricambio ordinati dal tradizionale cliente del Golfo, una merce da 70 miliardi. L'operazione, questa volta, non sembra avere nulla di ufficiale: le commesse, vecchi contratti stipulati all'epoca dello scia, sono state tutte rinegoziate dal nuovo governo iraniano prima della presa degli ostaggi.

E dovrebbero essere escluse, quindi, dalle sanzioni varate dai Nove il 18 maggio scorso, che comprendono solo i contratti firmati dopo il drammatico novembre di Teheran.

La denuncia viene dal Consiglio di Fabbrica dell'Agusta di Cascina Costa: «È un fatto grave — dicono — l'Agusta fa parte del gruppo EFIM, è un'impresa a partecipazione statale. Soltanto il governo potrebbe ordinare il blocco della commessa. Ma il governo è legato alle decisioni prese dalla CEE, non alla linea più drastica scelta dagli Stati Uniti. Ad aprile, il nostro amministratore delegato, Pietro Fascioni, ha smentito pubblicamente la notizia, che circolava in quei giorni, di un annullamento delle consegne all'Iran. Ma in realtà, quel materiale non si è mai mosso da qui». La colpa sarebbe dunque dell'azienda, anche se il primo ministro iraniano, Bani Sadr, sostiene che del blocco sia responsabile il governo italiano.

Per l'Agusta, l'affare con Teheran è uno dei più importanti. Negli anni passati la società ha venduto all'Iran dei Palhevi oltre mille elicotteri di vario tipo: è il 30-40 per cento del volume di esporta-

zioni dell'impresa, che oggi rischia di saltare travolto dall'onda lunga del turbolento confronto Usa-Iran. Una grossa fetta del mercato Agusta, che ha resistito alla rivoluzione di Khomeini ma che sta rapidamente sgretolandosi. Con la «chiusura» del gruppo al nuovo Iran e lo stop delle merci nei porti e nelle fabbriche italiane, l'impresa di Corrado Agusta si sta giocando anche la carta più redditizia dell'affare iraniano: quella dei costosi pezzi di ricambio degli elicotteri, che nel giro di otto anni vanno completamente rinnovati, facendo rientrare nelle tasche della ditta, pezzo dopo pezzo, una cifra pari al prezzo iniziale di ogni elicottero venduto.

Ma quali sono i «perché» del silenzioso siluro lanciato dall'industria di Cascina Costa agli interessi italiani in Iran? Non è difficile ricostruirli: l'Agusta (51 per cento delle azioni in mano all'EFIM) vive grazie ai mercati che le sono stati aperti dagli Stati Uniti, oggi protagonisti di un duro «faccia a faccia» con i governanti di Teheran. La sua è una storia di produzioni su licenza concesse da grandi alleati d'oltreoceano: Boeing, Bell, Sikorsky, sono i nomi delle multinazionali

che muovono, dietro le quinte, i fili della strategia del gruppo Agusta. Le lunghe propaggini internazionali dell'impresa rinchiodano la fabbrica di Cascina Costa in un ruolo ben definito: le licenze vendute dalle ditte americane sono dirette verso precisi mercati, quelli «caldi» del Medio Oriente e del Nord Africa. Un meccanismo di sudditanza al quale è difficile sfuggire. L'unico progetto interamente italiano che l'Agusta ha messo in produzione è l'elicottero A 109, un esemplare medio «di lusso» (viene usato per il trasporto di alte personalità, ma esiste anche in versione militare), che non è richiesto dai paesi del Terzo Mondo e viene venduto in piccole partite. L'Iran, dunque, di questo mercato instabile affidato all'impresa era il principale pilastro. E oggi sta crollando. Quale sarà il prezzo che l'Agusta, e altre società collegate come la SIAI-Marchetti, dovranno sostenere? Sentiamo il Consiglio di fabbrica:

«In cifre, il blocco del mercato iraniano significa un 20 per cento di ore di lavoro in meno. Un brutto colpo per i 9.000 lavoratori occupati dal gruppo. A noi, la direzione aziendale ha già fatto sapere che sta producendo in conto ditta, cioè senza avere ancora

nessun contratto di vendita. E ha aggiunto che sono finiti i tempi delle grandi commesse».

Ma il rapporto «privilegiato» con l'Iran non aveva già subito, lo scorso anno, i contraccolpi della rivoluzione islamica?

«Certo, una parte delle vecchie commesse è già stata persa da un pezzo. Lo stock ordinato dallo Scia comprendeva 50 elicotteri CH 47C. Il nuovo governo ne ha riconfermati solo 34, e gli altri sedici sono rimasti fermi in fabbrica. Ma oggi, a questi si aggiungono i nove bloccati dalla ditta a Vergiate. Sono 25 elicotteri in tutto, per un valore di oltre 120 miliardi. Senza contare, anche in prospettiva, tutti i pezzi di ricambio. È proprio questa la perdita più grossa. E non sarà facile, almeno nei tempi brevi, sostituire il cliente iraniano. Oggi la Bell e la Boeing sono in grado di soddisfare direttamente le richieste del Terzo mondo, e anche di fornire pezzi di ricambio e assistenza».

Senza contare che la mossa decisamente filo-atlantica dell'Agusta non mancherà di irritare l'Iran, proprio mentre l'Italia spedisce le sue navi da guerra al vicino e minaccioso Iraq. Una nuova scossa forse, si prepara per i già precari interessi italiani nel Golfo.