Esteri

22

Tutto è a carico dell'organizzazione non italiana; a noi compete solo il vitto e l'alloggio per i pochi militari impegnati **Ignazio La Russa**, Pdl

Il caso Il principe Andrea rinuncia a partecipare ai festeggiamenti

Frecce tricolori in Libia L'opposizione: vergogna Ma il governo non cede

I radicali: quanto costa? La Russa: quasi niente

ROMA — Il colonnello Gheddafi ci tiene molto. Vuole vedere le Frecce tricolori esibirsi nei cieli di Tripoli. Per festeggiare i suoi 40 anni alla guida della Libia ha fatto chiedere esplicitamente dall'Ambasciata a Roma l'invio della pattuglia acrobatica dell'Aeronautica. Il governo ha accolto la richiesta.

I gruppi di opposizione non l'hanno presa bene. I senatori radicali Marco Perduca e Donatella Poretti vogliono sapere quanto ci costa questo «favore» al leader libico. Mentre il dipietrista Massimo Donadi, più che un problema di soldi ne fa una questione di opportunità: secondo lui è un «vergognoso regalo al dittatore che pochi giorni fa ha accolto come un eroe il terrorista responsabile della strage di Lockerbie». Ma palazzo Chigi non ha alcuna intenzione di fare marcia indietro. «Manterremo l'impegno: le Frecce tricolori andranno a Tripoli», taglia corto il ministro della Difesa Ignazio La Russa. E andrà a Tripoli anche Berlusconi. Ritiene che le polemiche internazionali divampate dopo la liberazione del terrorista Al Megrahi non debbano incrinare i rapporti con Gheddafi. Polemiche che hanno invece convinto il figlio della regina Elisabetta, il principe Andrea, a rinunciare al viaggio per i festeggiamenti libici.

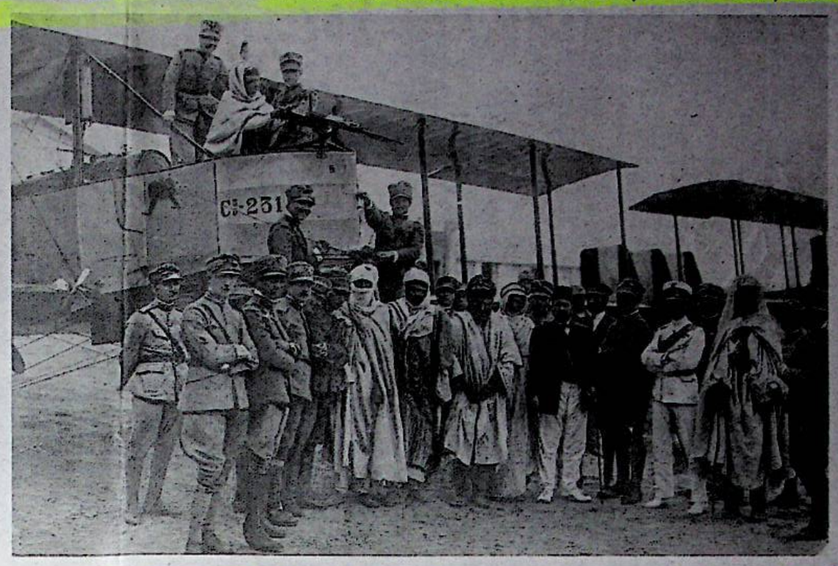
Bisogna però chiarire che la visita di Berlusconi e lo show delle Frecce tricolori avvengono in due occasioni distinte. Il Cavaliere sarà a Tripoli domenica 30, giorno in cui cade il primo anniversario della firma del Trattato di amicizia fra Italia e Libia. Dopo tante tensioni e ripicche libiche, il 30 agosto dell'anno scorso Berlusconi riuscì a raggiungere un accordo col Colonnello sotto una tenda a Bengasi. E ora che si compie un anno dall'abbraccio con «l'amico Gheddafi», il premier vuole approfittarne per rafforzare i vincoli di collaborazione economica e assicurarsi che venga mantenuto il blocco degli immigrati. Sarà ospite a cena del Colonnello e molto probabilmente assisterà a un evento in un certo senso storico, la posa della prima pietra di quell'autostrada che correrà lungo la costa, dalla Tunisia all'Egitto, considerata dal leader libico un risarcimento per l'occupazione coloniale.

Berlusconi non sarà invece presente il 1° settembre alle celebrazioni in onore di Gheddafi che compie 40 anni alla guida della Libia. Ci saranno le Frecce tricolori. E il ministro della Difesa La Russa considera un onore che 300 mila libici saranno lì in piazza col naso all'insù ad ammirare «l'abilità dei nostri piloti e i gioielli della tecnologia made in Italy». Il costo della missione, che vede coinvolti una quarantina di uomini fra piloti e tecnici, sarà a carico dei libici. «Noi — dice La Russa — spenderemo solo 300 euro di diaria per i piloti».

Marco Nese

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il ritorno L'aviazione italiana fu decisiva nell'occupazione del paese africano



Occupazione Ufficiali italiani insieme a notabili arabi nel campo di aviazione italiano a Tripoli. L'occupazione italiana della Libia iniziò nel 1912 al termine della guerra italo-turca (o campagna di Libia) e si concluse nel gennaio 1943 con l'ingresso degli Alleati nel paese

La conquista «aerea» di Tripoli e le prime acrobazie di Balbo e Fougier

1969

l'anno in cui è salito al potere, dopo un colpo di Stato, Muhammar Gheddafi

Se si farà nonostante le polemiche, il sorvolo di due minuti nel cielo di Tripoli e sopra Gheddafi da parte delle Frecce Tricolori («Ha presente quello che succede a Roma il 2 giugno? Ecco, sarà la stessa cosa», dice il capitano Andrea Saia, che cura le pubbliche relazioni della Pattuglia acrobatica nazionale), sarà probabilmente il primo ritorno ufficiale di aerei militari italiani in Libia dalla Seconda Guerra Mondiale. Su richiesta dei libici, per di più, il che ha un notevole significato politico e simbolico.

L'aviazione fu uno dei principali strumenti della conquista della Libia sia nel 1911-12, durante la guerra italo-turca, sia (soprattutto) della riconquista subito dopo il primo conflitto mondiale, quando l'Italia decise di tornare in forze nella sua colonia. Furono dieci anni di lotta durissima, in cui l'aviazione da ricognizione e bombardamento giocò un ruolo fondamentale fino a diventare quasi il simbolo della nostra potenza coloniale. Un ruolo che però costò molto caro ai libici: gli aerei italiani utilizzarono tecniche di bombardamento indiscriminato e fecero anche uso di ordigni a gas, con molte vittime non solo tra i combattenti antitaliani di Omar al Mukhtar (catturato e impiccato nel 1931 e la foto del quale Gheddafi aveva sul petto durante le contestata visita in Italia del giugno scorso) ma anche tra donne, vecchi e bambini.

Ora, con le Frecce tricolori, l'aviazione italiana torna in Libia in missione di pace. E anche come espressione del nostro Paese, della sua industria, in poche parole del «sistema Italia». «Noi voliamo con gli Mb339 — dice ancora il capitano Saia — che, come i Fiat G91 che li hanno preceduti, sono di produzione nazionale. Non è un caso, perché vogliamo rappresentare in tutto il nostro Paese». Le Frecce sono impegnate, nel mondo e in Italia, per tutti i fine settimana dai primi di maggio a fine settembre. E sentono molto questo ruolo di «ambasciatori» della tecnologia italiana. Del resto, dalla sua nascita, l'aviazione ha rappresentato, in ogni Paese, l'eccellenza industriale. Quando, tra le due guerre mondiali, scoppiò la mania dei record, delle manifestazioni aeronautiche con gli exploit acrobatici, delle trasvolate su distanze sempre maggiori e a quote sempre più alte, si sfruttò l'ammirazione del mondo intero per l'ardimento degli aviatori per ottenere prestigio per il Paese di provenienza e commesse per la sua industria. L'Italia fu ai primi posti in questa corsa, grazie soprattutto alla spinta di Italo Balbo, l'uomo che più si era adoperato, con la continua ricerca di record di ogni tipo, dalle crociere atlantiche degli idrovolanti alle gare di velocità e agli exploit acrobatici dei caccia, per dare al mondo un'immagine sfolgorante della potenza aerea italiana. E ci riuscì talmente bene che la sua popolarità cominciò a minacciare quella di Mussolini, che lo «esiliò» in Libia, come governatore, nel 1934.

Proprio in Libia Balbo morì il 28 giugno del 1940, nel cielo di Tobruk, abbattuto per errore dalla contraerea italiana. Non fece in tempo a vedere lo sfaldamento, nella Seconda guerra mondiale, della forza armata che tra il 1926 e il 1934 aveva contribuito a edificare. Dietro l'aviazione dei record, c'erano allora una struttura industriale debole e una mancanza di ricerca e sviluppo di nuove cellule e nuovi motori che finirono per sprecare non solo il coraggio degli uomini ma anche le poche materie prime di cui disponeva il Paese.

Per ironia della storia, toccò al generale Fougier, che aveva fondato negli anni '20 l'acrobazia militare italiana (gli antenati delle Frecce tricolori), a riconoscere nel 1942 che insistere solo sui record e le acrobazie era stato un errore. Dietro le evoluzioni, ci deve essere la sostanza: gli uomini delle Frecce sono convinti che adesso ci sia.

Paolo Rastelli

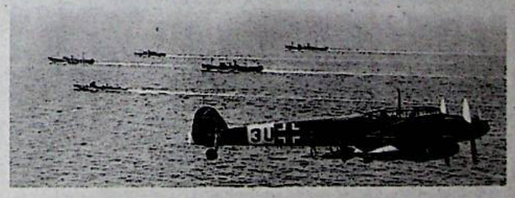
© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le tappe

La conquista L'aviazione italiana rivestì un ruolo principale nella conquista della Libia: gli aerei furono usati per i bombardamenti.

Il fascismo Durante il periodo fascista, governatore della Libia fu Italo Balbo (*nella foto, nel 1937 con Mussolini in visita alla colonia*), ministro dell'Aeronautica. Balbo morì a Tobruk, ucciso dalla contraerea italiana, dopo un volo di ricognizione in Egitto.

La guerra L'aviazione italiana combattè sul fronte nord-africano durante la seconda guerra mondiale (*nella foto, aerei scortano i rinforzi*)



AXA RIDEFINISCE GLI STANDARD DELL'ASSICURAZIONE AUTO.

È BRUTTO NON SAPERE IN QUANTI GIORNI VERRAI RISARCITO.

60 50 40

È BELLO SCOPRIRE CHE AXA LO FA IN SOLI 21 GIORNI.

21

AXA riduce i tempi di liquidazione dei sinistri auto. E paga di tasca propria se ciò non dovesse accadere.

Con la nostra **Carta degli Impegni**, vogliamo assumerci maggiori responsabilità nei vostri confronti. In particolare, **ci impegniamo a risarcire** i danni materiali dei **sinistri auto entro 21 giorni** di calendario dalla presentazione della denuncia. Se non dovessimo rispettare gli impegni presi, vi invieremo un **assegno di 50 euro** insieme a un **buono di ulteriori 50 euro** da utilizzare entro la scadenza della vostra polizza auto per il rinnovo o per l'acquisto di altri nostri prodotti. Vogliamo essere diversi per essere sempre dalla parte dei nostri clienti. Perché il nostro primo impegno è mantenere gli impegni presi.

Per qualsiasi informazione sulla Carta degli Impegni puoi rivolgerti al tuo **agente AXA**, o chiamare il **numero verde 800.164.669**. Per trovare l'agenzia AXA più vicina, visita il sito **www.axa-italia.it**

ridefiniamo / gli standard