



Sindacati contro (Uliano: per l'auto un modo di giustificare il non intervento), industriali scettici (Visentin: non crescerà la ricerca). I politici sono cauti (Colla: scambi possibili con il distretto dei motori e il Tecnopolo) e gli economisti visionari (Lanza: elementi in comune, se l'Europa non scaglia come con le vetture elettriche; Taisch: autostrade per l'innovazione). Carrellata di voci sul futuro dell'industria nazionale ed europea senza più la Nato

RICONVERTIRE ?

LA DIFFICILE SCOMMESSA DELL'APPRODO A SPAZIO & DIFESA

di DARIO DI VICO

Un anno fa al Kilometro Rosso a Bergamo si tenne un convegno che non ebbe grande eco, in cui però si discuteva di una possibile diversificazione della componentistica auto in direzione dell'industria della difesa e dell'aerospazio. Ad organizzarlo era stata la Ernst Young con la partecipazione di un centinaio di piccole e medie imprese del Nord. In quel contesto furono citati casi aziendali (Galba, Posa, Gnutti) o di comparti produttivi (fluidomeccanica, navale, produzione di mezzi speciali) in cui erano in corso esperimenti o anche solo riflessioni proprio sul tema di uno spostamento di imprese della componentistica automotive «nelle adiacenze del mercato che servivano prima» per sfruttare le capacità tecniche e lo stesso capitale umano. L'approdo più convincente, secondo EY, era per l'appunto difesa e spazio. Oggi, rileggendo il tutto con l'aiuto dell'attualità, il convegno di Bergamo appare sicuramente anticipatorio. Il tema è vasto e ovviamente ha un'origine geopolitica, ma si è passati dall'analisi di singoli casi e di percorsi individuali a parlare addirittura di una riconversione più ampia della fornitura auto. Come accade in questi casi si sono anche sprecate le maiuscole e il tema è diventato immediatamente divisivo. In estrema sintesi da una parte lo scetticismo delle associazioni di rappresentanza, dall'altra il cauto ottimismo del governo, degli economisti industriali e dei tecnologi. Il tema, questa settimana, ha fatto capolino anche nell'attesa audizione parlamentare di John Elkann che ha

sbarrato il passo a quanti potessero pensare al cosiddetto riarmo come una sorta di exit strategy dalle difficoltà in cui obiettivamente si dibatte l'automotive.

Alibi e realtà

I mugugni maggiori comunque si registrano in casa sindacale. «Non crediamo che si possa chiudere l'auto e aprire fabbriche di armi, come ha lasciato intendere nei giorni scorsi il ministro Adolfo Urso», dichiara Ferdinando Uliano, segretario generale della Fim-Cisl. Il disimpegno dall'auto è considerata «una follia» e non suscita grandi entusiasmi che ai vari tavoli di crisi aziendale il governo butti giù ipotesi di reindustrializzazione militare. «È un modo per giustificare il non-intervento», aggiunge Uliano. Sostenendo che sono necessari investimenti importanti per affrontare la crisi delle quattroruote e invece si tagliano le risorse come nella vicenda del Fondo Automotive. E anche nel caso dell'azienda Berco (indotto macchine movimento terra) alla fine il gruppo Leonardo non ha palesato interesse nonostante che nel frattempo persino i dipendenti si fossero dichiarati ampiamente favorevoli a un cambio di produzioni. «Se poi la domanda nel settore difesa aumenterà ci potranno essere aziende che estenderanno le produzioni civili in chiave militare, ma nel frattempo l'industria europea dovrà fare sistema, non ci possono essere in dotazione agli eserciti 23 versioni diverse di carro arma-

to quando gli Usa ne hanno una», chiude Uliano.

Le ricadute e gli stimoli

Divisi che più non si potrebbe sul rinnovo del contratto nazionale, sindacati di categoria e industriali sono in qualche maniera uniti dallo scetticismo verso la Riconversione. Secondo **Federico Visentin**, presidente di **Federmeccanica**, «gli spostamenti di produzione così radicali non si improvvisano». Accreditarsi nel mercato della difesa non è assolutamente facile, le certificazioni sono ardue da ottenere e gli stessi tempi non sono così immediati. Lo shift dall'indotto auto ai nuovi settori, per **Visentin**, «sarà limitato a pochi casi, i grandi player come Leonardo e Fincantieri hanno già le loro catene di fornitura». Investire nel riarmo, per di più, «non crea un circolo virtuoso, non genera valore. Faremo qualche panzer in più, qualche nave in più ma di certo non crescerà la ricerca». Si racconta che come nel caso di Internet il militare sviluppa soluzioni che poi si estendono al civile, ma per **Visentin** sono discorsi che vanno circoscritti agli States o a Israele. Insomma i piani di riarmo decisi da Bruxelles non sembrano avere grandi ricadute produttive sulle nostre imprese.

A questo tipo di critiche la replica del governo parte da considerazioni pragmatiche. In sintesi: è risaputo che il mercato dell'auto si contrarrà anche per effetto di una scarsa propensione dei giovani all'acquisto, c'è in Italia una sovracapacità produttiva della componentistica auto messa in crisi dal passaggio all'elettrico, la tedesca Rheinmetall parla di usare ex stabilimenti Volkswagen per le sue necessità, dobbiamo farci trovare pronti a rivisitare il portafoglio produttivo delle nostre imprese. Urso nega che questi ragionamenti coprano una deresponsabilizzazione governativa nei confronti del mercato automotive e rivendica che le scelte di Stellantis, con un piano industriale più orientato all'Italia, siano frutto proprio delle pressioni del suo dicastero. Secondo le notizie che arrivano dal ministero qualcosa si sta muovendo e ci sono imprese che cominciano a manifestare interesse per un percorso di «rivisitazione». Non ci sarà però un piano top down per organizzare e disciplinare queste scelte, se dovessero arrivare direttive su come indirizzare gli investimenti queste verranno in caso da Bruxelles. L'orientamento di Urso è quello di mettere a disposizione delle imprese pronte allo shift produttivo «strumenti di supporto» come possono essere i contratti di innovazione o singoli incentivi. Una scelta di stimolo e accompagnamento, non di più.

Colpi d'ala

A sottolineare le potenzialità della space economy è Vincenzo Colla, vice-presidente della regione Emilia-Romagna, landa di solide tradizioni motoristiche. Anche in questo caso è interessante vedere come si stanno muovendo le imprese. Attorno alla Curti si stanno consorziando sette aziende e il gruppo Poggipollini ha deciso di presidiare quel mercato. «Investire nella space economy è una scelta fondamentale. In Emilia abbiamo un'industria automotive di qualità e molti materiali usati sono pressoché gli stessi. Se un'impresa si certifica nella space economy può realizzare tanti brevetti da immettere nel mercato civile», spiega Colla. Un esempio è quello della comunicazione orbitale attorno alle competenze del Tecnopolo di Bologna che «serve per studiare i venti e i mari». Il vicepresidente però ci tiene a sottolineare come queste siano tutte ipotesi «aggiuntive e non sostitutive» e quindi attenzione «a non mollare gli investimenti sulla mobilità innovativa», insomma guai a pensare le nuove scelte in chiave di staffetta con l'auto.

Regole d'ingaggio

Grande interesse per la discussione sulla riconversione, con o senza maiuscole, si riscontra tra gli economisti industriali e i tecnologi. Alessandra Lanza, senior partner di Prometeia, sottolinea come tra la fornitura automotive e l'industria della difesa ci siano elementi in comune. La complessità del prodotto per numero di pezzi, la conformazione delle filiere di fornitura e il loro legame con le global value chain. «Sono anche industrie dove per prime nasce il codesign, la coprogettazione. E l'elettronica nell'auto già c'è, basta pensare alla guida autonoma che usa le stesse tecnologie dei droni. La commistione attraversa le stesse branche, ci sono molte caratteristiche in comune». L'uso della blockchain per certificare in ogni passaggio la filiera della fornitura, per esempio. Detto questo, Lanza inserisce nel suo ragionamento un caveat. «Non bisogna ripetere l'errore compiuto con l'auto elettrica, non bisogna procedere con regole rigide». Pochi indirizzi chiari e «per il disegno delle produzioni si lasci fare l'industria». Se si osserva questo precetto Lanza pensa che si possa andare molto oltre casi singoli. «Il regolatore di Bruxelles non deve intervenire perché non ne sa di tecnologia, non deve dire a Stellantis o Leonardo cosa fare ma al contrario: «ditemi cosa fare». Indica l'obiettivo e poi chiede alle imprese come raggiungerlo».

Sulla stessa lunghezza d'onda si esprime anche Marco Taisch, presidente del Made Competence Center di Milano e uno dei padri di Industria 4.0. «Penso che la riconversione

porti un doppio ordine di benefici, vuoi geopolitici vuoi industriali. Già oggi ci sono aziende che appartengono al mondo civile che vengono chiamate a collaborare dall'industria militare in virtù del loro know how». Lo schema è quello del dual use, «due applicazioni di una tecnologia». Il Gps, aggiunge Taisch, ne è un chiaro esempio, nasce per servire la difesa, ma poi viene utilizzato con una frequenza più bassa per usi civili. Ma — classica domanda finale delle cento pistole — le nostre filiere della componentistica automotive sono in grado di muoversi su questa strada? «Non immediatamente. Non illudiamoci di far ripartire tutto solo predicando la riconversione, ma allo stesso tempo non dobbiamo ritardare significativi processi di innovazione».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Visentin:
spostamenti
di produzione
così radicali
non si
improvvisano,
saranno limitati

Lanza: l'Ue
non deve
imporre
soluzioni,
di tecnologie
non sa. Meglio
chiedere



Industriali
Federico Visentin,
presidente
di Federmeccanica



Governo
Adolfo Urso,
ministro delle Imprese
e del Made in Italy



Ricerca
Alessandra Lanza,
senior partner
di Prometeia



Sindacato
Ferdinando Uliano,
segretario generale
della Fim-Cisl



Innovazione
Marco Taisch, presidente
del Made Competence
Center di Milano



Emilia-Romagna
Vincenzo Colla,
vicepresidente
della Regione

I numeri L'industria della difesa in Italia

20 miliardi

Il giro d'affari prodotto

54 mila

Le persone coinvolte nella forza lavoro

+0,3%

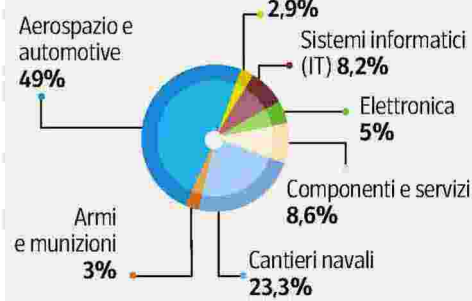
Il valore aggiunto del Pil

La mappa Fatturato in % sul totale

LA PROVENIENZA



LA COMPOSIZIONE



Fonte: Area Studi Mediobanca

