

Difesa, auto e aviazione primi interessi in Italia a riconvertire impianti

Fari puntati soprattutto sugli stabilimenti dell'indotto: più semplice nel caso degli aerei dove molte componenti già sono comuni con i progetti militari

IL FOCUS

Nando Santonastaso

«L'auto non è un prodotto obsoleto e le previsioni indicano chiaramente un percorso di ripresa, specie ora che l'Europa sembra essersi liberata dei pesi ideologici che l'hanno condizionata nel recente passato. In ogni caso, un'eventuale riconversione della componentistica in chiave militare sarebbe molto complicata e sicuramente richiederebbe non meno di 3-4 anni per essere seriamente attuata". Paolo Scudieri, leader con Adler Group dell'automotive italiana ed europea, e già presidente nazionale della filiera di settore, è prudente, se non scettico. L'ipotesi che dalla crisi dell'auto si possa passare, quasi in automatico, alla fornitura di componenti e mezzi per la difesa, in funzione del piano europeo appena presentato da Ursula Von Der Leyen, non lo convince del tutto. «Il ministro Urso spiega l'industriale napoletano -, che ha fatto tanto per convincere l'Ue a non penalizzare più il nostro comparto, evitando le pesantissime multe a carico delle aziende già previste per quest'anno, ha indicato un quadro programmatico, con incentivi per possibili riconversioni: ma sarebbe un errore enorme pensare di rinunciare alla cultura dell'auto, faremmo un favore a qualcuno fuori dall'Europa che non vede l'ora che ciò accada».

IL TAVOLO

È stata proprio l'apertura del ministro, nell'ultimo tavolo automotive, al sostegno di aziende del settore disposte a passare a comparti in crescita, dalla difesa all'aerospazio, alla cybersicurezza, a porre la questione al centro del dibattito. Con l'obiettivo, decisamente rilevante, di garantire una prospettiva produttiva e soprattutto occupazionale più certa a chi ormai da parecchi mesi fa i salti mortali per difendere gli spazi di mercato e il lavoro (gli ultimi dati diffusi dall'Anfia parlano di un crollo del 63,4% della produzione automobilistica italiana a gennaio 2025, con sole 10.800 unità). Non solo di riconversione, peraltro, ha parlato Urso che ha annunciato la fine degli incentivi per l'acquisto di nuovi modelli - ma anche della possibile diversificazione degli impianti, e la differenza tra le due ipotesi non è trascurabile. È vero, infatti, che in Germania il colosso Rheinmetall, specializzato tra l'altro nella costruzione di carri armati, sta pensando di acquisire uno degli stabilimenti di cui Volkswagen ha annunciato da tempo la chiusura (quello di Osnabruck, dove si producevano le Golf), ma è altrettanto vero che in Italia al momento una situazione analoga è molto improbabile. Dice Ferdinando Uliano, segretario generale della Fim Cisl, il sindacato che a differenza di Cgil e Uil è apparso più disponibile ad approfondire l'argomento: «Ci sono sicuramente attività della componentistica auto che potrebbero in parte essere destinate anche ad altri settori, come la difesa, considerando per esempio che il percorso verso l'elettrico impone una nuova metodologia organizzativa e tecnologica nelle aziende. Ma escludo che si possa chiudere a breve scadenza uno stabilimento produttivo, sia pure costretto a ridurre le lavorazioni per via della crisi, e pensare di riconvertirlo ad altra missione. Intanto perché in Italia già esistono aziende che lavorano specificamente per la difesa, da Iveco Defense a Oto Melara, per non parlare di quelle che forniscono componenti elettroniche ai sistemi missilistici come Mbda, presente anche in Campania. Ma poi perché non è immaginabile che un'industria auto possa cedere spazi inutilizzati per favorire nuovi insediamenti destinati alla difesa. Sono situazioni del tutto improponibili».

LA FILIERA

Per la componentistica, però, le cose potrebbero essere almeno in teoria più "semplici". È la logica della diversificazione produttiva che in un altro settore strategico anche in chiave militare, come l'aerospazio, sembra non a caso strizzare l'occhio a questo scenario. Dice ad esempio Luigi Carrino, presidente del Distretto aerospaziale campano, già da tempo favorevole ad aprire nuove opportunità alle pmi aeronautiche in funzione, appunto,

aerospaziale: «La diversificazione in questo caso è possibile perché avio e aerospazio operano in contesti molto vicini tra di loro. Conosciamo bene il valore e l'importanza del controllo dello spazio nelle dinamiche relative alla difesa dei singoli Stati, e sappiamo altrettanto bene che ormai nello spazio ci si arriva con satelliti di piccole dimensioni, con l'esaltazione della miniaturizzazione dell'elettronica. Le nostre aziende hanno maturato un livello di competenze tali da potersi inserire in questa prospettiva, anche solo con i propri tecnici».

© RIPRODUZIONE RISERVATA