

Il futuro dell'auto, delle armi e quelle logiche centraliste

Scenari industriali

Raul Caruso e Riccardo Gallo

Il Consiglio europeo del 20 marzo ha chiesto alla Commissione di accelerare su tutti i filoni previsti dal Libro bianco Difesa 2030. Tra questi c'è il reimpiego delle capacità produttive dell'industria automobilistica. Il giorno prima John Elkann aveva detto in Parlamento che il futuro dell'auto dipenderà da cosa i paesi dell'Ue decideranno in rapporto all'industria bellica, in termini di politica industriale e di risorse da mettere. L'espressione Riconversione dell'industria dell'auto, che era girata giorni fa, non figura nelle conclusioni ufficiali. Meglio così, perché l'idea di una Riconversione alludeva a una logica vecchia di pianificazione centralistica.

Il reimpiego di capacità produttive invece è una cosa sana. Il grado di utilizzo della capacità dell'automotive in Italia è pari al 50% (per Stellantis 47%), come abbiamo scritto sul Sole la settimana scorsa. Quindi metà capacità è in eccesso. Finora con la Cassa integrazione sono stati tagliati i costi fissi, e il punto di pareggio economico della gestione operativa è stato abbassato al di sotto del pur striminzito grado di utilizzo effettivo, così che i bilanci hanno continuato a chiudere in utile e questo è stato largamente distribuito ai soci. Ma che ne sarà quando finirà la Cigs? Per sfruttare meglio la capacità, le imprese medie e piccole della componentistica auto sembra stiano cercando nuovi mercati esteri. Stellantis invece per mantenere i suoi dipendenti (in Italia 38.660 nel 2024, il 16% del totale mondiale) deve per forza cercare nuovi prodotti. Ben venga allora una produzione per la Difesa, anche se pianificata dall'alto.

Il reimpiego di capacità produttive è reso possibile dalle tecnologie meccaniche flessibili. Come insegnano alla Sapienza Alberto Boschetto e Francesco Veniali, nell'automotive i sistemi di produzione vanno da quello semirigido strutturato per fabbricare con efficienza un solo determinato prodotto, fino ad arrivare all'estremo opposto, il Job-Shop, per soddisfare una domanda di mercato variabile, anche se con bassa produttività e senza efficienza. Nell'ultimo mezzo secolo i sistemi manifatturieri si sono evoluti. Sono stati via via messi a punto: 1) la cosiddetta produzione cellulare, avente molti dei pregi di entrambi gli opposti sistemi, buona produttività e grande flessibilità di fronte ai cambi di prodotto. 2) Il Reconfigurable Manufacturing System che, se ben progettato, permette di modificare a costi accettabili il sistema originale e di espanderne la capacità. 3) Il Flexible Manufacturing System, formato da centri di lavorazione collegati in cui lavorano robot industriali in



modo coordinato centralmente, idoneo a gestire cambi di prodotto, guasti, passaggio da lotti piccoli a grandi, e a produrre un'ampia gamma di prodotti di elevata qualità. 4) L'Additive Manufacturing, molto versatile, che consente di creare oggetti tridimensionali aggiungendo materiale strato dopo strato, adottato da molte aziende anche dell'aeronautica militare. 5) Nella microelettronica, sia per l'auto che per le armi i semiconduttori devono essere qualificati per operare in un intervallo di temperatura compreso tra meno 40 e più 125 gradi centigradi, più esteso rispetto all'uso civile. In linea generale, in virtù degli avanzamenti tecnologici realizzati da Sergio Marchionne nelle vecchie fabbriche Fiat, oggi la flessibilità dei sistemi manifatturieri di Stellantis è all'avanguardia e consentirebbe di realizzare prodotti per svariate industrie, a cominciare da quella bellica, e di rispondere all'opportunità europea di reimpiegare le capacità produttive. Restano tuttavia le perplessità riassunte nell'articolo della settimana scorsa. Rimane cruciale, infatti, la considerazione che la quantificazione della domanda di dispositivi d'arma nel lungo periodo rimane incerta. Per sostenere l'aumento della capacità produttiva in maniera efficiente sono necessari ordini costanti e a lungo termine. In primo luogo questo appare in contrasto con l'esigenza attuale di sostegno continuo all'Ucraina che ha bisogno di sistemi d'arma in un tempo relativamente breve. Nel contempo, dai dati disponibili risulta chiaro che in questi ultimi due anni i paesi dell'Unione, in particolare quelli con una percezione più ampia e articolata della minaccia russa come ad esempio Polonia e Finlandia, hanno acquisito dispositivi d'arma principalmente da aziende statunitensi andando a rafforzare una interdipendenza dal paese leader della NATO che nei fatti aumenta l'incertezza in merito alla domanda futura di armi per i produttori europei. Pertanto il reimpiego dell'industria dell'auto continua a presentare molte ombre e pochissime luci.

*Università Cattolica del Sacro Cuore, Milano
Osservatorio Imprese Università Sapienza, Roma*

© RIPRODUZIONE RISERVATA

