

Non di sola guerra vive l'industria della Difesa. Parla Vavassori (Anfia)

Due anni fa un centinaio di imprenditori si riunirono al Kilometro Rosso di Bergamo per discutere di una prospettiva che appariva lontana e difficile: uscire dalla crisi dell'automotive riconvertendo le aziende di fornitura verso il business della difesa e dell'aerospazio. Mediaticamente la riunione fu pressoché carbonara, ma oggi a 24 mesi di distanza si può dire che i consulenti di Ernst & Young che l'avevano promossa avevano visto lungo. Il tema è così presente in agenda che oggi le associazioni confindustriali sono pienamente coinvolte e si sono mobilitati anche i pacifisti. A Torino, Maurizio Landini ha definito "una coglionata" l'ipotesi di riconversione e si è saldata una piccola coalizione (Cgil, M5s, circolo Askatasuna) che ha fatto suo lo slogan "non possiamo diventare una città che produce armi", scandito con l'autorevole avallo dell'arcivescovo Roberto Repole. Ma a che punto siamo con la riconversione? E quali sono gli obiettivi realistici che i fornitori di Stellantis o Volkswagen si possono dare in questa sfida imprenditoriale? E cosa ribattono gli industriali al nuovo pacifismo industriale? Lo abbiamo chiesto a Roberto Vavassori, presidente dell'associazione di categoria dell'auto e della componentistica (Anfia), di casa al Kilometro Rosso. "La prima cosa che mi sento di dire è che la riconversione non è una fuga. Noi europei non ci possiamo permettere di abbandonare l'automotive lasciandola ai cinesi, come è successo per i pannelli fotovoltaici o l'elettronica di consumo". L'industria delle quattro ruote è strategica per le competenze che ha e non solo per i prodotti di consumo. E' tecnologia, è logistica, è robotica, è conoscenza dei materiali più sofisticati, è elettronica, tutte competenze che sono essenziali nell'odierna competizione globale. E di cui l'industria della difesa ha bisogno. "Le nostre aziende hanno le gallerie del vento e sanno stampare in 3D, solo per dirne due".

Ma i componentisti italiani, che mediamente non investono molto in R&S e hanno scarsa frequentazione delle certificazioni di qualità necessarie per aerospazio e difesa, ce la faranno a cambiar pelle? Vavassori è ottimista. "Ci sono due strade nel percorso di cui stiamo parlando. La prima la definirei più tradizionale. Un'impresa dell'indotto auto può iniziare a fornire Leonardo o Finmeccanica, entrando nelle loro filiere aggiungendo o sostituendo un pezzo del suo fatturato. E' un movimento in corso, ci sono apposite riunioni di industriali nelle territoriali di Confindustria e sono fiduciosi sui risultati.

Leonardo Elicotteri, ad esempio, sta attivando un progetto di reshoring in Italia che da solo vale due miliardi e mezzo". E il secondo percorso qual è? "Sviluppare autonomamente tecnologie civili che all'occorrenza possono essere utili alla difesa. Parlo di droni, veicoli a guida autonoma, robot, materiali. E di una selezione di aziende che si sono dette disponibili a sviluppare un'attività progettuale e di fornitura di queste soluzioni".

Sono novità che l'Anfia sta discutendo con il Mimit e la Difesa. "Anche perché il modo di fare la guerra è cambiato dopo l'invasione russa dell'Ucraina. Dal singolo oggetto sofisticato siamo passati all'utilizzo di sciame di oggetti meno sofisticati, più numerosi e meno costosi. In una sola notte sul fronte a est i due schieramenti si sono lanciati contro 900 droni". Vavassori fa un altro esempio: un blindato Lince costa 700 mila euro e in 25 anni ne sono stati prodotti meno di 5 mila esemplari. Ma la piattaforma-base del Lince non è distante da quella dell'Iveco Daily che costa 80 mila euro e che è stato finora replicato per 2,5 milioni di volte. Insomma le aziende della difesa sono abituate a lavorare su piccole serie, l'automotive ha numeri ed economie di scala assai differenti. "E allora non concordo con il ministro Crosetto quando dice che ha trovato gli industriali dell'automotive cari, lenti e incapaci di scalare. Invece siamo competitivi per tempi, volumi e costi. Abbassiamo i prezzi e aumentiamo la scala delle produzioni. E' una filiera quella dell'automotive che funziona sia quando fa bel tempo sia, come in questa fase geopolitica, fa tempesta". Poi, spiega Vavassori, non diamo pubblicità a questi tentativi, non ne abbiamo bisogno ed è meglio lavorare sottotraccia.

A Torino e non solo c'è però preoccupazione. Si teme che la cultura industriale del territorio venga imbastardita dalle esigenze della guerra. E si parla di riconversione all'aerospazio non citando la difesa per ipocrisia. "E' chiaro che se i giornali, come è successo, titolano a tutta pagina 'A Modena arriva la produzione di droni' l'opinione pubblica può avere reazioni di timore - dice Vavassori -. E' importante spiegare invece che sviluppiamo soluzioni tecnologiche dual use che possono essere anche utili all'industria della difesa. Non siamo guerrafondai, siamo uomini di pace. E comunque nessuno si è scandalizzato quando dal business della difesa è venuto fuori l'Internet civile". Aziende come Leonardo però sono state prese di mira dai centri sociali e lo stesso Landini ha ridicoliz-

zato la riconversione. "Posso solo ripetere la frase del presidente Mattarella secondo la quale la sicurezza è responsabilità di ogni cittadino. Per 40 anni abbiamo delegato la nostra sicurezza agli americani, oggi non è più possibile". Quanto al leader della Cgil, "penso che debba fare attenzione a non evocare fantasmi, noi ci battiamo per salvare posti di lavoro e sviluppare tecnologie". Anche l'Airbus è adibito al trasporto militare "e allora la Cgil pensa di andare a Tolosa e far chiudere la fabbrica?". E alle critiche che vengono dalle alte gerarchie della Chiesa che risponde? "Da cattolico condivido tutto quello che dice Papa Leone XIV, poi devo coniugare la mia fede con l'essere cittadino europeo. E non posso chiudere tutte e due gli occhi".

Dario Di Vico

