

L'INNOVAZIONE NELL'INDUSTRIA

I presidi di competenza dell'automotive sono fondamentali per il futuro dell'intero sistema

Ecco perché bisogna evitare di perdere aziende cruciali nella fase di transizione

Patrizio Bianchi ➔ pag. 17

L'INTERVENTO

L'INNOVAZIONE NELL'AUTOMOTIVE È DECISIVA PER IL FUTURO DELL'INTERO SISTEMA INDUSTRIALE

Patrizio Bianchi

È proprio in questa fase in cui il mondo sta cambiando tanto rapidamente, che bisogna evitare di perdere, per miopia o solamente per disattenzione, presidi di competenza (come Marelli) cruciali in una così difficile transizione

La vicenda Marelli ha riproposto alla nostra disattenta attenzione il tema degli sviluppi dell'industria dell'auto nel nostro Paese.

L'automotive e il suo indotto hanno costituito per quasi un secolo l'asse portante del nostro sistema industriale, divenendo l'immagine stessa e il modello organizzativo per tutta la nostra produzione manifatturiera.

Nella generale contrazione del settore nei Paesi di più antica industrializzazione, la posizione italiana ancora una volta presenta caratteri peculiari. Secondo i dati dell'International Organization of Motor Vehicle Manufacturers nel 2000 si

producevano nel mondo 41,3 milioni di auto; l'Europa la faceva da padrona: 5,1 in Germania, 2,8 in Francia, 2,3 in Spagna. In quell'anno in Italia si producevano 1,4 milioni di auto. D'altra parte gli Stati Uniti ne

producevano 5,5 milioni e il Giappone 8,3. Dopo poco più di vent'anni, nel 2021, tutta Europa va giù a capofitto: la Germania si riduce a poco più della metà di vent'anni prima, con 3,1 milioni di auto e

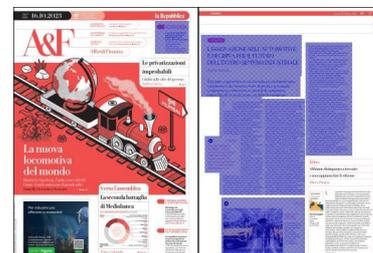
la Spagna si ferma a 1,6 milioni. La Francia produce addirittura meno di un terzo di venti anni prima, bloccandosi a 900 mila unità.

Oltreoceano, mentre il Giappone perde solo un 20% di produzione rispetto al 2000, gli Stati Uniti cadono a precipizio realizzando "in casa" non più di un milione e mezzo di veicoli, pari a poco più di un quarto di vent'anni prima. E noi? Il vero crollo avviene tra il



L'OPINIONE

Energia, intelligenza artificiale, robotica, nuovi materiali, ridisegno delle città e della vita collettiva sono i filoni di un rinnovamento che si incrocia nell'industria delle quattro ruote



2000 e il 2010, quando si perde un milione di vetture. Da allora ci siamo trascinati e nel 2021 sono state prodotte in Italia 400 mila auto (quest'anno si dovrebbero superare le 500 mila), per intenderci un quarto dell'attuale produzione spagnola, metà di quella francese e poco meno di un ottavo della Germania, con il rischio di trovarci al margine di un'industria europea che sembra aver abdicato al proprio ruolo propulsore.

In questi stessi anni, dal 2000 al 2021, la Cina aumenta la sua produzione di 35 volte: nel 2000 produceva a fatica poco più di mezzo milione di auto, nel 2021 raggiunge i 21,4 milioni, pari oggi al 40% della produzione globale, con la cinese Byd che già quest'anno potrebbe superare Tesla come primo costruttore di auto elettriche al mondo.

Vuol dire che la partita, almeno per noi, è già chiusa? No, vuol dire il contrario, vuol dire che dobbiamo tornare - in Europa ed anche nel nostro Paese - a considerare l'industria dell'automobile come il principale vettore di diffusione dell'innovazione produttiva nell'intera economia. Disporre sul territorio di forti presidi produttivi e di ricerca impegnati nella trasformazione dell'industria dell'auto vuol dire essere oggi sul fronte di processi di cambiamento, che coinvolgono il futuro dell'intera industria.

In particolare, in questa fase di travolgente cambiamento tecnologico e trasformazione sociale, diviene pericolosissimo essere fuori dal settore che più di ogni altro contribuisce alla penetrazione dei cambiamenti strutturali in ogni spazio della produzione, specialmente ora che si profila la rivoluzione che la generative Artificial intelligence apporterà alla stessa organizzazione industriale.

Energia, intelligenza artificiale, robotica, nuovi materiali, ridisegno delle città e della vita collettiva sono i filoni di un'innovazione

che ha caratteri epocali, che si incrociano nel settore dell'automobile, che torna così a essere il crocevia del cambiamento strutturale, su cui bisogna essere ben presenti per non vedersi porre al margine del nuovo mondo.

Su questo crocevia in Italia abbiamo ancora player di primo livello come Ferrari di Exor, Maserati di Stellantis (partecipata anch'essa da Exor, che controlla la casa editrice di Repubblica, ndr), Lamborghini di Volkswagen, che costituiscono un distretto di cui integralmente fanno parte componentisti dello stesso livello di qualità, che per assumere un ruolo propulsivo per il Paese devono integrarsi al massimo con l'intero sistema industriale nazionale ed europeo, a cui trasferire con continuità innovazione e da cui ricevere con eguale continuità conoscenza.

Per questo il rischio di chiusura della Marelli, così come la paventata vendita di Comau, ci interrogano su quale futuro industriale si prospetta per il nostro Paese. Per evitare un futuro di un'industria data da una somma di nicchie fra loro disconesse e singolarmente all'asta, bisogna intendere la nostra industria come un sistema articolato e



IL DISTRETTO EMILIANO DELL'AUTO

Uno stabilimento di Lamborghini nel distretto emiliano dei motori, dove le case automobilistiche lavorano a stretto contatto con i produttori di componenti

aperto, ma compatto, in cui ritrovare un ruolo propulsivo per l'intera Europa.

L'industria è infatti una realtà complessa in cui l'insieme è molto più che la somma delle parti, ma che richiede una lucida pratica di politica industriale, non sorretta da vecchi sussidi e nuovo protezionismo, ma da una severa capacità di visione prospettica e da mirate azioni di ricucitura trasversale, per far sì che l'innovazione si diffonda in tutti gli ambiti produttivi, facendone appunto un "sistema" intelligente e dinamico.

D'altra parte, è proprio in questa fase, in cui il mondo dell'industria sta cambiando tanto rapidamente, che bisogna evitare di perdere, per miopia o solamente per disattenzione, quei presidi di competenza che risultano cruciali in una così difficile transizione, di cui non abbiamo ben chiaro quale sia il punto di arrivo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA