

Finmeccanica e il tecnopolio

DI GIULIO SAPELLI



Giulio Sapelli

La vittoria conseguita da Finmeccanica nella gara per fornire all'esercito e all'aeronautica Usa un aereo dalle eccezionali prestazioni sia militari sia civili — e il recente, importante, accordo concluso con la russa Sukoji — può indurre a una meditazione sulla grande industria moderna che va al di là del pur comprensibile ed eccezionale entusiasmo che ci pervade per la condotta così prestigiosa di un'azienda italiana in uno dei mercati più difficili (...).

A PAGINA 14

Dopo i successi in America e in Russia

Finmeccanica e i nuovi oligopoli

Si va configurando un nuovo tipo di industria dei beni strumentali hi-tech. È basata su un network planetario. E mi piace

di Giulio Sapelli

La vittoria conseguita da Finmeccanica nella gara per fornire all'esercito e all'aeronautica Usa un aereo dalle eccezionali prestazioni sia militari sia civili — e il recente, importante, accordo concluso con la russa Sukoji — può indurre a una meditazione sulla grande industria moderna che va al di là del pur comprensibile ed eccezionale entusiasmo che ci pervade per la condotta così prestigiosa di un'azienda italiana in uno dei mercati più difficili e competitivi del mondo.

La prima riflessione è quella che deriva dalla consapevolezza che la fabbricazione industriale dei beni strumentali è oggi sempre più fondata sull'integrazione di molteplici saperi scientifici e tecnologici e quindi di più funzioni sociali, ossia tanto di tecnologie meccaniche ed elettroniche, quanto di scienze della materia e

della trasmissione delle informazioni. Un'integrazione fondamentale sistemica, in cui la capacità di modellizzare l'operatività del prodotto finale insiste su tutti i segmenti del processo di costruzione del manufatto.

Il secondo elemento di riflessione è che nell'industria aeronautica e più in generale nell'industria e nei servizi della sicurezza in terra, in cielo e in mare, emerge sempre più una condivisione sia dei rischi finanziari sia dei saperi tecnologici non solo tra diverse imprese, ma anche tra diversi siti dell'attività scientifica. Questo è determinato dalla necessità di raggiungere



re l'eccellenza delle prestazioni, e quindi dei prodotti, in ogni anello della catena produttiva. Il dominio dei saperi costruttivi e progettuali deve essere completo e ossessivamente perseguito, al di là delle localizzazioni spaziali.

L'alleanza tra imprese non è, dunque, soltanto un elemento necessario per partecipare alle gare con aziende dei paesi banditori per superare barriere legali all'entrata, come troppo semplicisticamente si crede, ma è altresì una condizione necessaria dettata dalla specializzazione crescente delle stesse imprese, specializzazione indispensabile per l'eccellenza. E' un processo, questo, che si è affermato da circa trent'anni nell'industria automobilistica sul piano della componentistica e da circa una ventina d'anni in quella energetica, petrolifera in primis, per quel che riguarda l'esplorazione e lo sfruttamento dei giacimenti. L'industria aeronautica mondiale è anch'essa in questa scia da molti anni, ma è la prima volta che tale collaborazione appare in tutta evidenza in forma transatlantica e mondiale a partire dall'Italia. Si compete dalla scienza alla fabbricazione, dunque, collaborando tra popolazioni d'imprese. E non è una contraddizione: è una realtà.

La terza considerazione discende da questa solo apparente contraddizione: si va sempre più configurando una nuova forma oligopolistica di mercato nell'industria dei nuovi beni strumentali del nuovo millennio, un'industria che va dalle nano-tecnologie e quindi ai nuovi materiali, sino ai servizi di gestione, manutenzione, controllo e addestramento della manodopera addetta ai prodotti e al loro uso. Un oligopolio che non frena la competizione, ma che invece la organizza su nuove gerarchie di efficienza e di efficacia e la rende sempre più una forza di cambiamento e di accelerazione dello sviluppo techno-

logico grazie alla trasmissione di informazioni che possono svilupparsi in tempo reale tra i partecipanti all'oligopolio.

La quarta considerazione è relativa alla conseguente integrazione internazionale crescente che questa nuova industria porta con sé in qualsiasi parte del mondo essa riversi i suoi prodotti o concentri la sua clientela finale. Il mondo si unifica trasversalmente sul piano tecnologico e direttivo e diviene veramente un unico e trasparente universo in cui, per affermarsi e vincere, si debbono condividere culture, linguaggi, esperienze e storie senza annullare le differenze: è dalle distintività professionali che emerge questa integrazione e non viceversa.

La quinta considerazione è quella che ci fa considerare con occhi nuovi il rapporto tra politica e industria e tra competizione industriale e politica, al di là delle stucchevoli polemiche di parte, su base, appunto, partitica. E questo vale in ogni parte del mondo. Il problema, infatti, è che consimili industrie, quelle che ho cercato di descrivere qui, esprimono un tale potere tecnologico che si configura come un benefico condizionamento che annichilisce ogni possibilità di raggiungere obiettivi essenziali violando procedure e regole costruttive di eccellenza: non si può barare, non si può vincere sulla base della raccomandazione e dei trucchi.

Il possesso di tecnologie e di pratiche costruttrici così avanzate dà a tali industrie un potere tale dinanzi al quale ogni pressione non equa, non fondata sull'eccellenza delle prestazioni e dei risultati conseguiti, è destinata a infrangersi. Anche per queste ragioni, qui, in Italia, dobbiamo essere contenti della vittoria di Finmeccanica.