

## **General Motors ha preceduto Volkswagen: dalle auto alle armi** di Federico Rampini

Per quasi ottant'anni uno degli slogan più celebri dell'industria americana è stato: «Quello che va bene per General Motors va bene per l'America»

(Fonte: <https://www.corriere.it/> 26 giugno 2026)

Non è isolato il caso della [Volkswagen](#), che di fronte alla crisi dell'auto si riconverte in parte dalla produzione civile agli armamenti. Ha avuto un antefatto importante in America, sempre con un'azienda automobilistica come protagonista. Per quasi ottant'anni uno degli slogan più celebri dell'industria americana è stato: «**Quello che va bene per General Motors va bene per l'America**». Era l'epoca in cui il gigante di Detroit rappresentava la potenza manifatturiera degli Stati Uniti e produceva milioni di automobili per il mercato mondiale.

Oggi quello slogan assume un significato nuovo. General Motors potrebbe presto fabbricare componenti destinati ai missili di Lockheed Martin. **Non si tratta di un semplice contratto industriale né di una diversificazione aziendale.** È il segnale che gli Stati Uniti stanno ricostruendo una base produttiva pensata anche in funzione della guerra.

Le trattative fra General Motors e Lockheed Martin riguardano la produzione di componenti utilizzabili nei sistemi d'arma, soprattutto nelle munizioni di precisione e nei missili intercettori che **gli Stati Uniti hanno consumato in quantità enormi durante i conflitti in Ucraina e in Medio Oriente.** Le due aziende non hanno ancora definito quali parti saranno affidate agli stabilimenti automobilistici, ma la direzione è ormai chiara.

Il Pentagono non vuole più affidarsi esclusivamente ai tradizionali colossi della difesa. Vuole coinvolgere anche i grandi produttori civili. **Il messaggio è stato riassunto con efficacia da Frank St. John, direttore operativo di Lockheed Martin:** oggi la capacità produttiva è essa stessa una componente della sicurezza nazionale.

È un cambiamento culturale prima ancora che industriale. Per oltre trent'anni, dopo la fine della Guerra Fredda, **gli Stati Uniti avevano costruito il proprio sistema produttivo seguendo il principio dell'efficienza economica.** Fabbriche delocalizzate, catene di fornitura globali, produzione «just in time», riduzione delle capacità inutilizzate. Mantenere impianti pronti per eventuali emergenze appariva uno spreco.

Le guerre degli ultimi anni hanno dimostrato il contrario. L'Ucraina, il Medio Oriente e la crescente competizione con la Cina hanno riportato al centro un problema che sembrava appartenere al Novecento: **quanto rapidamente un Paese è capace di produrre armi quando ne ha bisogno?** La risposta americana è stata inquietante. Le industrie della difesa possiedono tecnologie avanzatissime, ma non dispongono della capacità produttiva necessaria per aumentare rapidamente i volumi. Colli di bottiglia nella componentistica, scarsità di fornitori, tempi di certificazione troppo lunghi e filiere fragili impediscono di accelerare la produzione quanto il Pentagono vorrebbe.

Da qui nasce l'idea di coinvolgere General Motors. **L'automobile e gli armamenti appartengono apparentemente a mondi lontanissimi.** In realtà condividono molte competenze industriali: grandi impianti automatizzati, lavorazioni meccaniche di precisione, gestione di migliaia di fornitori, controllo della qualità, capacità di produrre milioni di componenti con standard rigorosi. Naturalmente un missile Patriot non si costruisce come un pick-up Chevrolet. Nessuno immagina che una catena di montaggio automobilistica possa in breve tempo sfornare sistemi d'arma completi. **Ma una parte consistente della produzione riguarda componenti comuni,** lavorazioni meccaniche, strutture metalliche e sottosistemi che possono essere realizzati anche da aziende estranee al tradizionale settore della difesa.

Per General Motors l'operazione rappresenta anche un'opportunità industriale. **Il mercato automobilistico mondiale cresce molto meno rispetto al passato.** La transizione verso l'auto elettrica si è rivelata più lenta del previsto, mentre numerosi impianti lavorano ben al di sotto della loro capacità. Cercare nuove fonti di ricavo è diventata una necessità. Non a caso GM aveva già ricostituito quasi dieci anni fa una propria divisione militare, GM Defense, inizialmente dedicata soprattutto ai veicoli tattici per la fanteria. Ora l'ambizione è molto più ampia. L'amministratrice delegata Mary Barra ha incontrato più volte esponenti dell'amministrazione Trump proprio per discutere un ruolo crescente dell'azienda nello sforzo industriale della difesa americana.

General Motors non è un caso isolato. Volkswagen ha già valutato la possibilità di produrre componenti destinati all'Iron Dome israeliano in uno stabilimento tedesco. **Mercedes-Benz ha dichiarato di essere pronta, se necessario, a entrare nella produzione militare in Europa.** Ford sta discutendo con il governo americano progetti collegati alla difesa, anche se per ora limitati ai veicoli. Non siamo ancora davanti a una vera economia di guerra. Ma è evidente che il confine fra industria civile e industria militare si sta assottigliando.

In fondo la storia americana offre precedenti illustri. Durante la Seconda guerra mondiale Detroit cessò quasi completamente di produrre automobili. Gli stessi stabilimenti che costruivano berline e camion furono convertiti in poche settimane alla produzione di carri armati, motori aeronautici, bombardieri e mezzi militari. **Il celebre «Arsenal of Democracy» evocato da Franklin Roosevelt trasformò il Midwest** nella più grande macchina industriale militare mai vista.

Nessuno pensa oggi a una riconversione di quelle proporzioni. Tuttavia la logica di fondo ritorna attuale: la sicurezza nazionale dipende anche dalla capacità di mobilitare l'industria civile.

**La guerra in Iran ha reso questo problema ancora più urgente.** Secondo stime circolate negli ambienti del Pentagono, dall'inizio del conflitto gli Stati Uniti hanno lanciato oltre mille missili Tomahawk e tra millecinquecento e duemila intercettori destinati ai sistemi Patriot, Thaad e Standard Missile. **Ricostituire queste scorte potrebbe richiedere diversi anni.** Il Center for Strategic and International Studies stima che il conflitto abbia consumato quote molto rilevanti degli arsenali americani: circa un quarto dei Tomahawk, quasi metà degli intercettori Patriot e

oltre la metà dei missili Thaad. **Sono cifre che hanno acceso un campanello d'allarme al Pentagono.**

La preoccupazione non riguarda soltanto il Medio Oriente. Molti pianificatori militari continuano a considerare la Cina il principale avversario strategico e temono che un eventuale conflitto su Taiwan possa richiedere quantità ancora maggiori di armamenti di precisione. **Per questo Donald Trump ha deciso di ricorrere a uno strumento giuridico raramente utilizzato in tempo di pace:** il Defense Production Act, una legge nata durante la Guerra Fredda. (Ci fu però un precedente nel primo mandato di Trump: l'uso di questa legge speciale per accelerare la produzione dei vaccini anti-Covid, un'operazione coronata da successo). Questa normativa consente al governo federale di coordinare imprese private che sarebbero concorrenti fra loro. Aziende che, in condizioni ordinarie, non potrebbero condividere informazioni sensibili possono invece collaborare legalmente per individuare i colli di bottiglia della produzione, accelerare la certificazione di nuovi fornitori, coordinare investimenti e aumentare la capacità manifatturiera. **Non è una nazionalizzazione dell'industria. È qualcosa di più sottile:** una regia pubblica che orienta il settore privato verso obiettivi considerati essenziali per la difesa nazionale. Il Pentagono vuole creare una sorta di ecosistema industriale molto più ampio rispetto ai tradizionali contractor come Lockheed Martin, RTX o Northrop Grumman. Accanto ai grandi produttori di armamenti dovrebbero entrare migliaia di imprese manifatturiere civili, capaci di mettere a disposizione capacità produttive oggi inutilizzate.

È una trasformazione che riflette un cambiamento più profondo. Per decenni gli economisti hanno misurato la forza di un Paese soprattutto attraverso il prodotto interno lordo, la produttività o l'innovazione tecnologica. Le guerre degli ultimi anni hanno riportato in primo piano un altro indicatore: **la capacità di produrre rapidamente grandi quantità di equipaggiamenti militari.** Non basta progettare il missile più sofisticato del mondo. Bisogna essere in grado di costruirne migliaia. È questa la lezione che arriva dai campi di battaglia contemporanei. General Motors, con i suoi stabilimenti automobilistici, diventa così il simbolo di una nuova stagione nella quale l'industria civile viene considerata una riserva strategica della potenza americana. **Non perché Detroit stia tornando all'economia di guerra del 1942.** Ma perché Washington ha riscoperto una verità che la lunga stagione della globalizzazione aveva quasi fatto dimenticare: nelle competizioni fra grandi potenze, la superiorità tecnologica conta soltanto se è accompagnata dalla capacità industriale di trasformarla rapidamente in produzione di massa.