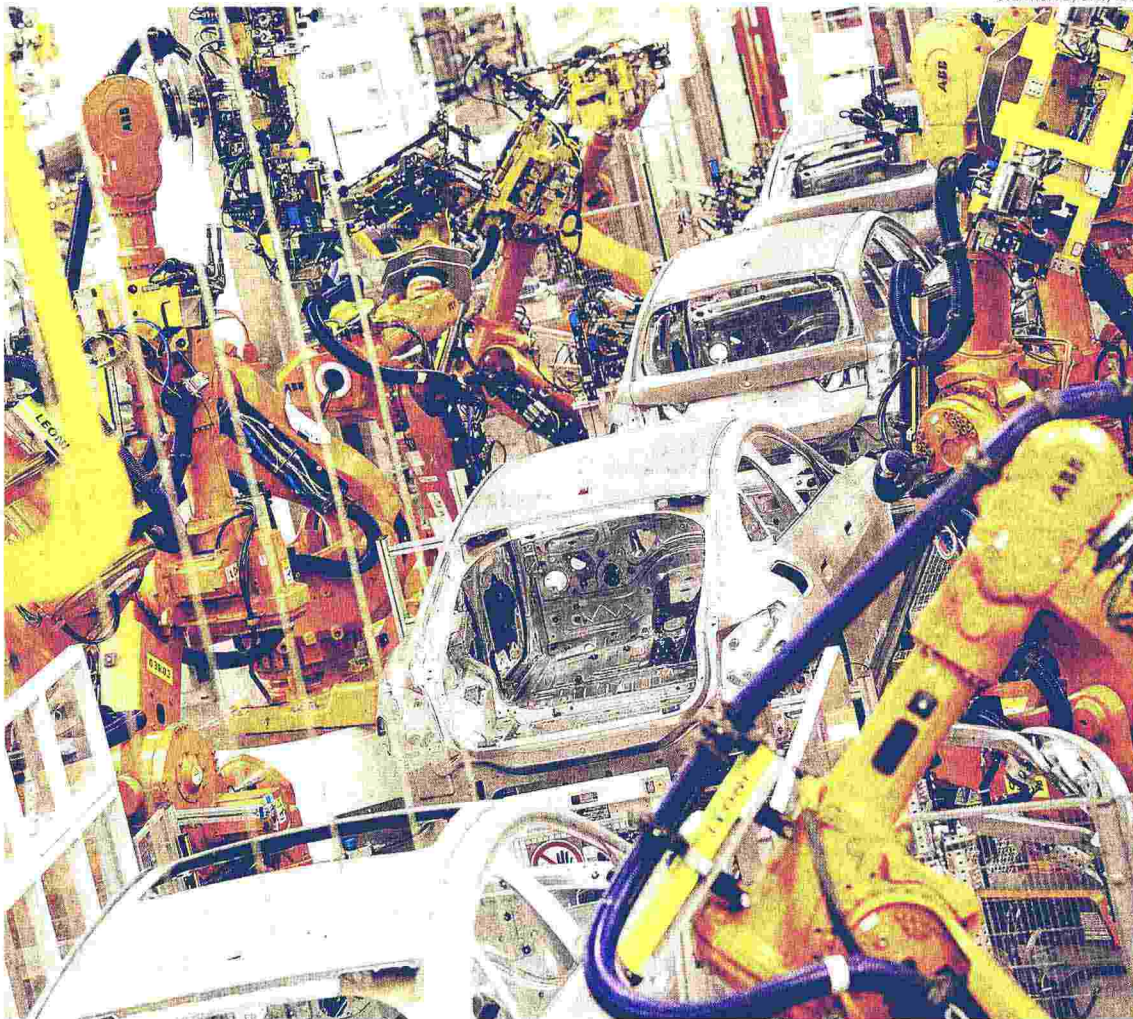


VERSO UNA PIATTAFORMA EUROPEA PER LA COMPONENTISTICA

SVEN HOPPE / DPA / AFP



Progetto a trazione tedesca. Catena X è un consorzio sostenuto da Volkswagen, Bmw e Mercedes

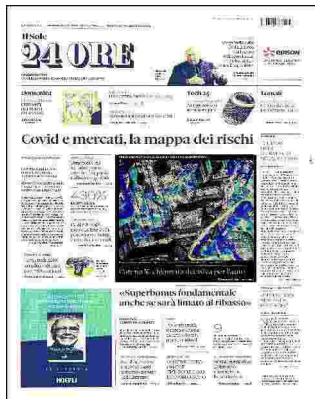
Catena X, chiamata decisiva per l'auto

Filomena Greco — a pagina 11



I TEDESCHI HANNO BISOGNO DI NOI
«La filiera automotive è la prima filiera che adotta i criteri di Gaia-X in maniera verticale, si tratta della sperimentazione più avanzata grazie all'iniziativa dei

tedeschi» spiega Maurizio Marchesini Vice Presidente di Confindustria. «I tedeschi conoscono l'importanza della filiera italiana e hanno capito che hanno bisogno anche di noi».



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Auto, l'arca europea per salvare la filiera

Industria. L'industria italiana dell'automotive ha un anno e mezzo di tempo per entrare nel consorzio Catena X su cui transiteranno i futuri scambi di dati

Guida tedesca. La piattaforma sostenuta da Bosch, Vw, Mercedes e Bmw rischia di tagliare fuori le aziende non connesse. Prima adesione di Brembo

Filomena Greco

L'automotive a trazione tedesca prova a giocare d'anticipo la partita della digitalizzazione delle filiere grazie a Catena X, consorzio sostenuto da Volkswagen, Bmw e Mercedes, promosso da big player come Bosch, Zf e Schaeffler. La filiera automotive italiana, con una forte propensione all'export – oltre il 70% delle imprese esporta – e con la Germania come primo mercato di esportazione, prova ad accelerare per non restare tagliata fuori. In campo ci sono Confindustria e Anfia che stanno lavorando per sensibilizzare i produttori italiani su un passaggio chiave legato alla trasformazione digitale della filiera automotive. A fine ottobre c'è stato un primo incontro, un secondo si è svolto venerdì scorso. «Questa trasformazione – sottolinea Maurizio Marchesini, vicepresidente di Confindustria per le Filiere e le Medie Imprese – deve coinvolgere la grande subfornitura italiana oltre che quella francese. I tedeschi conoscono l'importanza della filiera Made in Italy e hanno capito che hanno bisogno anche di noi. Da parte nostra dobbiamo stare dentro al gioco perché altrimenti rischiamo di venire tagliati fuori. È uno sforzo che i tedeschi stessi a dir la verità ci chiedono di fare».

Catena X ha l'obiettivo di creare uno standard per l'operabilità dei dati nel settore automotive in totale sicurezza, a partire dai principi di Gaia-X, progetto europeo destinato alla creazione di un cloud federato. La volontà dei tedeschi, dunque, è

quella di generare una sorta di piattaforma per lo scambio di informazioni tra operatori della filiera, «un sistema simile allo Swift in ambito bancario – aggiunge Marchesini – che permetta di mantenere la proprietà del dato in capo a chi lo emette e che siano scambiabili con una codificazione uniforme». Che Catena X riesca a diventare un punto di riferimento per l'intera industria europea dell'automotive, includendo anche l'area Stellantis, resta da vedere. I francesi in generale sembrerebbero orientati a seguire un percorso proprio, pur consapevoli però dell'importanza di avere una strada comune europea. La cosa importante per le aziende italiane è salire sul treno che si è messo in moto e che secondo le stime del coordinatore del Consorzio, Oliver Ganser – uomo Bmw prestato al progetto – entro un anno e mezzo riuscirà a diventare una realtà operativa, con l'obiettivo di coinvolgere almeno un migliaio di imprese. «L'intera catena del valore automotive deve rispondere in maniera efficiente alle sfide della trasformazione digitale e della sostenibilità futura – sottolinea il presidente del Gruppo Componenti Anfia, Marco Stella –. Ritengo che la nuova rete europea di partner, aperta a produttori e fornitori ma anche associazioni di concessionari e fornitori di apparecchiature, con lo scopo di creare uno standard uniforme per la condivisione delle informazioni e dei dati lungo tutta la filiera automobilistica, vada proprio in questo senso e debba essere sostenuta».

Tra i big player italiani Brembo ha

già deciso di aderire al consorzio: «La cosa importante – spiega Roberto Vavassori, Chief Public Affairs & Institutional Relations Officer della società – è adottare un sistema in grado di far dialogare le filiere in maniera sicura e interoperabile, a partire dagli Oem per arrivare ai Tier2, usando standard europei». Tutte le società possono entrare nel consorzio, «sia le piccole che le grandi» aggiunge Vavassori. «Gli italiani devono entrarci, altrimenti il rischio è che non arrivino più le forniture dai tedeschi» sottolinea ancora Marchesini. La Germania è il primo mercato per i componentisti italiani che nel 2019 hanno esportato per circa 5 miliardi, pari ad una quota superiore al 20% dell'export totale. Nella stragrande maggioranza dei casi l'Italia esporta componenti meccaniche ma c'è anche una quota, che vale mezzo miliardo, di motori. L'automotive Made in Italy è una realtà molto orientata ai mercati esteri, con oltre il 70% delle imprese che esporta, con una progressiva riduzione della dipendenza dal car maker nazionale. «La filiera auto è la prima ad adottare i criteri di Gaia-X in maniera verticale, si tratta della sperimentazione più avanzata» aggiunge Marchesini. Il consorzio Catena X propone un approccio collaborativo grazie all'implementazione di 10 casi d'uso scalabili e l'obiettivo di coprire l'intera catena del valore dell'industria automobilistica, indipendentemente dalle dimensioni dell'azienda. Un approccio inclusivo, dunque, anche per le aziende italiane più piccole.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il progetto mira a creare una metodologia uniforme per la gestione dei dati tra fornitori e grandi produttori



Made in Italy dell'automotive. La produzione alla Brembo

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.