

Opportunità e sfide per la filiera della componentistica italiana

intervista di Alberto Claudio Tremolada a Pierangelo Decisi

Per la filiera della componentistica automotive del nostro paese è stato un ottimo 2017, come riporta l'ultima edizione dell'**Osservatorio sulla componentistica italiana**, realizzata dalla Camera di commercio di Torino, da Anfia (Associazione nazionale filiera industria automobilistica) e dal Cami (Università Ca' Foscari di Venezia).

Sono **2.190** le aziende italiane che compongono la **filiera automotive**, che conta **156mila** addetti e un fatturato annuo di **46,5 miliardi** di euro. Il Piemonte è la regione con la maggior presenza di imprese, circa 762, che realizzano il 40% del fatturato complessivo e danno lavoro a più di 58mila persone.

Notevoli, inoltre, sono gli **investimenti in export, Industria 4.0, R&S e formazione** a sostegno del processo di trasformazione e riconversione alle nuove tecnologie automotive, richiesto anche dalle nuove normative in tema di sostenibilità ambientale/sicurezza, divenute le nuove sfide che attendono le industrie della filiera.

Per un approfondimento, ho chiesto a **Pierangelo Decisi, vicepresidente Gruppo componenti Anfia e presidente Sigit**, un parere su quali siano i pilastri fondamentali a sostegno dello sviluppo

competitivo nelle strategie delle imprese della filiera.

PIERANGELO DECISI, QUALI SONO LE OPPORTUNITÀ/SFIDE, PRESENTI E FUTURE, PER LA FILIERA DELLA COMPONENTISTICA ITALIANA?

Questa è una domanda difficilissima. Innanzitutto, bisogna comprendere che la componentistica e la sua filiera sono molto complesse e frastagliate. Mi spiego meglio: se pensiamo alla macchina del futuro dobbiamo vederla sotto tre aspetti, per un certo verso tutti innovativi.

Il primo è quello delle **nuove motorizzazioni**, siano esse Bev, Phev o Natural Gas. Il secondo è il mondo della **softwaristica** e dei sensori, il cui connubio renderà sempre più vicina quella che viene chiamata **autonomous driving**. Il terzo è quello della **componentistica cosiddetta tradizionale**, in quanto, qualsiasi siano le scelte in merito alla motorizzazione o ai diversi livelli di **autonomous driving**, un veicolo sarà sempre composto da quattro ruote e un **body**, pertanto ci si dovrà specializzare in materiali e componenti sempre più performanti e leggeri.

LE NORME RDE, GLI STANDARD WLTP (WORLDWIDE HARMONIZED LIGHT-DUTY VEHICLES TEST PROCEDURE) E, IN PARTICOLARE, L'INTRODUZIONE DI NUOVE NORMATIVE EUROPEE SULLE EMISSIONI QUALI RISCHI



Alberto Claudio Tremolada

Manager di Metatech Group (settore fonderie <http://www.metatechgroup.com>), socio relatore di MilanIN, socio responsabile sportello unico manifatturiero area fonderie e coordinatore gruppo lavoro manifatturiero Adaci sez. Piemonte e Valle d'Aosta (Ass. It. Acquisti e Supply Management <http://www.adaci.it>) e socio di MilanIN. Di formazione economica, lavora da molti anni nel settore manifatturiero (alta tecnologia industriale e fonderie) come imprenditore/manager di diverse società (L'Ambrosiana, Technologies Group, Metatech Group per citarne alcune). Si occupa in qualità di team leader o come membro team interfunzionali di acquisti, progettazione, vendite per la produzione (dall'idea al prodotto/servizio) parti per Clienti Nazionali ed Esteri nei più svariati settori (fra cui aerospaziale, automotive, impianti distribuzione energia, racing). Scrive su riviste specializzate di settore (Approvvigionare, Business & Gentlemen, V+) ed è speaker ai workshop Adaci (su andamenti mercati e commodities).

COMPORNO PER LA FILIERA DELLA COMPONENTISTICA?

Mi perdoni, ma su questa domanda sono molto critico e cercherò di rispondere in modo professionale.

Punto primo, in oltre 100 anni di storia delle automobili **non siamo riusciti a ottenere omologazioni standard** che valgano a livello mondiale; Europa, Cina, Giappone e Usa, per citarne alcuni, non sono stati capaci di definire regole comuni per quel prodotto che utilizziamo tutti i giorni che si chiama veicolo.

Punto due, a questa difficoltà si aggiunge, guardando alle normative sulle emissioni, la tendenza a **non affrontare il problema secondo un approccio sistemico**. Mi spiego meglio: al mondo circolano ogni giorno oltre un miliardo di veicoli e questo miliardo incide sulle emissioni di CO₂ a livello mondiale per il 18,5%, secondo i dati della International Environment Agency (Iea). **La regolamentazione sull'abbattimento delle emissioni dei veicoli, tuttavia, non è armonizzata a livello globale** e in Ue i tassi di riduzione della CO₂ per le autovetture sono i più ambiziosi a livello worldwide: 95 g/km entro il 2021 e ulteriori tagli, proposti dal Parlamento europeo, del 20% al 2025 e del 40% al 2030.

Se l'auto riducesse le emissioni del 35% solo in alcune parti del mondo, ad esempio nella Comunità europea, e impattassimo tale riduzione sulla sola quota di produzione europea di 20 milioni di veicoli annui (Russia compresa) otterremmo una riduzione di emissioni a livello globale di pochissimi punti decimali. Ma a quale costo?

Inoltre, i soli costruttori europei, per seguire queste regole, dovranno investire una quantità impressionante di miliardi di euro, difficile da stimare e, mi lasci dire, difficile da reperire, mettendo a rischio l'intera economia europea, senza contare che le tecnologie da utilizzare non solo non sono ancora chiare, definite e stabili, ma richiedono infrastrutture non ancora esistenti e sicuramente a un costo esorbitante per gli Stati che già faticano a mantenere le infrastrutture esistenti.

Detto ciò, non vuol dire che mi oppongo all'evoluzione della tecnologia e alla necessità di nuovi propulsori, mi permetto semplicemente di dire che già se le nuove tecnologie applicate a quelli tradizionali fossero le uniche in circolazione, abbatterebbero le emissioni in maniera molto più significativa dei nuovi obiettivi internazionali.

In questi mesi si parla di **analisi costi e benefici**, credo proprio che bisognerebbe imparare a fare questa analisi. Per rispondere definitivamente all'ultima parte della sua domanda «quali rischi comporta per la filiera della componentistica?», onestamente mi auguro che le case automobilistiche, che sono gli ultimi utilizzatori della componentistica, sappiano assorbire e gestire queste priorità e non perdano volumi significativi sul mercato.

I PREZZI E L'ALLARME SULLO SHORTAGE DI MATERIALI, QUALI LA POLIAMMIDE 66, MOLTO UTILIZZATA NEL SETTORE AUTOMOTIVE PER LE SUE CARATTERISTICHE, SONO UN FATTORE DI RISCHIO VINCOLANTE O UN'OPPORTUNITÀ PER CREARE MAGGIORI SINERGIE TRA ATTORI DI FILIERA SU R.&S./PRODUZIONE CON MATERIALI/TECNOLOGIE ALTERNATIVE?

Questa domanda è molto tecnica e mi permetto di rispondere nel modo più semplice possibile. Il **PA 66** è un prodotto chimico che contiene un **sottoprodotto che sta subendo un grandissimo shortage** mondiale. Questo componente è altamente instabile ed esplosivo. Pensate che un impianto in fase di collaudo è esploso e altri impianti sui quali è alto il rischio di incidenti sono stati fermati. Inoltre, poiché non viene usato esclusivamente dall'industria delle materie plastiche, ci troviamo davanti alla mancanza di un prodotto utilizzato in generale nell'industria.

Sicuramente il mercato ha capito il problema e sta cercando di amministrare la **"componente prezzo"**, ma la cosa ancor più grave e difficilmente amministrabile è la **"componente quantità"**. Anche Anfia, seguendo l'esempio dei colleghi

francesi, ha lanciato questo allarme di sensibilizzazione affinché nel rapporto cliente-fornitore ci sia maggiore sensibilità a **qualificare velocemente prodotti sostitutivi** per scongiurare il rischio di fermata produttiva a causa della mancanza di materie prime.

L'INDUSTRY 4.0 MODIFICHERÀ RADICALMENTE IL MODO IN CUI LAVORIAMO E VIVIAMO, QUALI SONO I VANTAGGI COMPETITIVI DIFFERENZIANTI NELL'ADOZIONE?

L'Industry 4.0, a mio parere, si concretizza nell'obiettivo di creare una sorta di metodo efficiente all'interno del processo produttivo che non può prescindere dall'aver l'uomo al centro. Non dimentichiamoci che tutto il software e l'hardware che verrà introdotto per raggiungere questo obiettivo di efficienza è progettato, mantenuto e gestito dall'uomo. Storicamente, le precedenti tre rivoluzioni industriali hanno sempre cambiato il metodo di lavorare nel mondo manifatturiero e la qualità del lavoro. Oggi, **la quarta rivoluzione industriale punta all'efficienza** come mai prima e, forse per la prima volta, **si richiederà all'uomo di pensare in modo efficiente**.

Questa per me è la vera rivoluzione dell'Industria 4.0: raggiungere l'efficienza di pensiero e metodo all'interno del processo manifatturiero. Probabilmente, lei si sarebbe aspettato una risposta meno sociologica, ma credo che risposte che tengono conto di una base puramente economica ne potrà trovare quante ne vuole. ■



Pierangelo Decisi, Vicepresidente del Gruppo componenti Anfia (a sinistra), insieme a Paolo Scudieri, Presidente della società consortile Anfia Automotive (al centro) e Gianmarco Giorda, Direttore di Anfia (a destra)