

"L'auto di domani? Potremmo aggiornarla ogni anno, come gli smartphone". Ma potrebbe anche prendere

Convegno A&T al Cim 4.0 di Torino sulla sfida della sostenibilità a quattro ruote. Il ceo Pisino: "La manifattura può essere di aiuto anche a molti altri settori, addirittura lo sport, ma il trasferimento tecnologico potrà raggiungere pure il trasporto aereo" "Dalle nuove motorizzazioni alla guida autonoma, il cambiamento sarà sempre più rapido e le auto potrebbero essere rinnovate e rigenerate non più ogni 5-10 anni, ma anche ogni anno, come per i cellulari". È una suggestione efficace, quella che sceglie Enrico Pisino, ceo di Cim 4.0, per sintetizzare i temi (e le sfide) del futuro dell'automotive. Un settore che più di tanti altri si deve confrontare con la transizione tecnologica, nel segno della sostenibilità. E dunque deve scrutare nuovi orizzonti, come fa il Competence center che sta crescendo nell'area di TNE, vicino a Mirafiori. Se n'è discusso al convegno organizzato da A&T, in un percorso che porterà alla nuova edizione dell'evento torinese dedicato all'innovazione tecnologica, organizzato dal patron, Luciano Malgaroli, dal 23 al 25 febbraio. "L'automobile deve trovare spazio in un sistema più complesso - prosegue Pisino - e bisognerà cominciare a ragionare su un trasferimento tecnologico che non sia solo orizzontale, come può capitare con i treni, ma anche in verticale, pensando al trasporto aereo. Come manifatturieri però ci sentiamo in grado di portare soluzioni al mondo dell'automotive, ma anche di altri settori, dall'agrifood allo sport, passando per l'energia". Il settore auto in cifre Tradotto in cifre, attualmente parlare di automotive in Italia vuol dire fare riferimento a un universo di 5.546 imprese, con un fatturato che supera i 106 miliardi di euro (11% del fatturato della manifattura in Italia e al 6,2% del PIL) e che dà lavoro a 278mila addetti (più del 7% del settore manifatturiero). Di questi, nonostante i recenti tagli e accordi sulle uscite, il 20% sono di Stellantis. Per quanto riguarda la ricerca e sviluppo, la spesa annua è di 1,6 miliardi di euro (il 15% di tutta la spesa del settore manifatturiero), con un gettito fiscale di 76,3 miliardi (dati 2019). Impressionante l'impronta piemontese, soprattutto se si parla di componentistica: qui le imprese sono 2.203, di cui il 33,5% in Piemonte. Il fatturato pre pandemia era di 50,8 miliardi, sceso a 44,8 nel 2020, ma con il 36% ancora riconducibile alla nostra regione. Gli addetti sono 164mila, il 35% dei quali in Piemonte. Si fa presto a dire "emissioni zero" E se una delle maggiori sfide per l'auto del futuro è l'abbattimento delle emissioni nocive, il concetto non è così immediatamente trasferibile in realtà. "Difficile pensare di azzerare le emissioni di CO2 - dice Gianmarco Boretto, di Punch Torino -, visto che le produciamo anche quando camminiamo o andiamo in bicicletta, se provocatoriamente vogliamo soppesare l'impatto che ha la produzione del cibo che serve per dare l'energia per camminare o pedalare". "Paradossi a parte, è necessario per fissare dei target e cercare di abbattere le emissioni - prosegue -, anche quando parliamo di idrogeno, che può arrivare a emissioni bassissime all'interno di un motore a combustione. Ma non esiste una soluzione unica: a seconda del settore tecnologico, ci può essere una strada più adatta". "C'è bisogno di tempo, sia in termini di tecnologie che in termini di distribuzione lungo la rete e verso gli utenti - aggiunge Andrea Gerini, CNH Industrial - FPT -, ma questo è il momento adatto per spingere su combustibili alternativi all'interno di alimentazioni già attuali e circolanti". "Zero emissioni è un tema enorme - concorda Luca Zai, di Eldor -, ma bisogna fare in modo che l'utilizzo di questi mezzi nuovi di trasporto sia più facile per gli utenti. Non siamo più al 'se', ma al quando e al come queste nuove tecnologie saranno applicate: guida autonoma, ma anche un parco auto più ridotto visto che dalla proprietà ci si sposterà verso lo sharing".

