

# Transizione energetica, il settore auto alla ricerca di nuovi percorsi

**Automotive Business Summit.** Il comparto affronta la difficile sfida dell'evoluzione tecnologica e industriale e la minaccia che arriva dalla Cina

**Simonluca Pini**

Il settore automotive sta affrontando la sua più importante rivoluzione dal boom economico a oggi. Dopo aver affrontato, senza esserne ancora uscita, la carenza di semiconduttori e il calo delle vendite iniziati entrambi con la pandemia di Covid 19, l'industria dell'auto è nel pieno di una "tempesta perfetta" causata dalla transizione verso una mobilità completamente elettrica entro il 2035 che ha portato le aziende cinesi in posizione di netto vantaggio verso i rivali europei e americani.

Questi e altri temi sono stati al centro dell'Automotive Business Summit, evento organizzato da Il Sole 24 Ore per dare una fotografia reale dello stato del settore e delle sfide in arrivo nei prossimi anni. Ad aprire la giornata di lavori, moderata da Mario Cianflone Automotive Chief Editor de Il Sole 24 Ore, Filomena Greco giornalista de Il 24 Ore e Massimo di Donato Giornalista Radio 24, è stato il direttore del Il Sole 24 Ore, Fabio Tamburini: «L'industria dell'auto è fondamentale per il manifatturiero. È un'industria cruciale per il sistema economico e se crolla la componentistica per l'auto, avremo problemi seri, anche di mantenimento dei livelli occupazionali». Seguendo l'ordine della giornata di lavori, Davide Di Domenico di Bcg ed Emc, ha sottolineato come gli obiettivi della transizione energetica non subiranno rallentamenti e come non sia corretto attuare una politica anticinese.

Mario Cianflone ha invece affrontato con Santo Ficili, Country Manager Stellantis Italia, il tema della prontezza del sistema del mercato italiano nei confronti dell'auto elettrica: «Come Stellantis siamo al lavoro per offrire una gamma completamente elettrificata entro il 2030, senza dimenticarci dell'accessibilità al pro-

dotto per tutte le fasce di mercato lavorando sulle tecnologie proposte e sfruttando al meglio gli incentivi statali fondamentali in questa fase di transizione». Con Pierpaolo Antoniolli, ceo Punch Torino e cto Punch Group, Massimo De Donato ha affrontato il tema del futuro dei motori endotermici e con Andrea Cardinali, Direttore Generale Unrae, l'importanza della neutralità tecnologica e dell'utilizzo di carburanti sintetici.

L'idrogeno è stato al centro dell'intervento di Luigi Ksawery Luca', ceo Toyota Motor Italia, che ha sottolineato come sia «complementare rispetto a elettrico a batteria. Il nostro approccio è multitecnologico, riteniamo che la differenziazione sia un elemento fondamentale».

Con Adolfo De Stefani Cosentino, Presidente Federauto, Paolo Scudieri, Presidente Anfia, e Michele Ziosi di Iveco Group, e l'introduzione di Gerardo Ciccone di Capgemini, si è affrontato il tema dell'impatto sulla filiera automotive nazionale, causato da sostenibilità e transizione energetica, mentre Fabrizio Longo, brand director Audi, ha sottolineato come «l'evoluzione sostenibile di Audi è sostenuta dalla coerenza e costanza degli investimenti. Il gruppo ha stanziato 37 miliardi di euro nei prossimi 4 anni in ricerca e sviluppo, immobili e stabilimenti. Ad oggi siamo un unicum per quanto riguarda una gamma elettrica completamente carbon neutral».

Radek Jelinek, presidente e ceo di Mercedes Italia ha sottolineato come «la nostra strategia punta a rifocalizzare tutte le attività nel segmento del lusso, ma ciò non significa che abbandoniamo i segmenti A e B, che continueremo a presidiare, offrendo alla nostra clientela business un'offerta all'altezza delle aspettative».

Con Teodoro Lio di Accenture, Marko Bertogna, professore ordinario Università di Modena e Reggio

Emilia, Andrea Campello, ceo Xev Trade, Pier Paolo Tamma, chief digital officer Pirelli, si è affrontato il tema cruciale del software e della sfida tra case automobilistiche e tech company, tra sistemi operativi sviluppati in house o forniti direttamente da Google & co. Una partita dove in mezzo c'è il cliente che poi, puntualmente, sceglie, l'integrazione più comoda con il proprio smartphone. Trattati anche i temi dello sviluppo software degli pneumatici e della guida autonoma, promessa ancora lontana.

Marco Santucci, ceo Jaguar Land Rover Italia, oltre all'elettrificazione ha posto l'attenzione sul tema ambientale, sottolineando come «l'estetica vada a pari passo con l'etica. Come Jrl stiamo reinterpretando il futuro del modern luxury, andando ad unire la mobilità a zero emissioni ad un design minimalista ed eco-compatibile».

Con Nicola De Mattia ceo Targa Telematics, Alberto Viano Presidente Aniasa e Riccardo Vitelli, Presidente Osservatorio Top Thousand, si è approfondito sull'evoluzione del settore delle flotte aziendali divise tra proprietà e varie forme di utilizzo.

Se nell'auto la transizione dovrà affrontare sfide molto complesse, secondo Marco Alù Saffi, direttore relazioni Esterne Ford Italia, «nei veicoli commerciali la transizione elettrica è più facile rispetto alle auto, perché il loro utilizzo è programmabile in maniera più prevedibile».

A chiudere la giornata di lavori l'intervento di Pier Luigi Del Viscovo, fondatore e direttore Centro studi Fleet&Mobility che ha sottolineato come «l'industria chiede di essere aiutata a uscire dall'angolo del full electric nel 2035. Ha capito che non tutti i clienti le vorranno, perché di fondo richiede una mobilità troppo programmata, alla Furio e Magda, mentre oggi la vita è sempre più on-the-spot, all'istante».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Gli argomenti al centro del dibattito**

**L'evento**

All'Automotive Business Summit de Il Sole 24 Ore i protagonisti del mercato hanno affrontato tematiche cruciali, a partire dallo scenario geopolitico, fino alle dinamiche di mercato, al futuro per i motori endotermici nelle strategie di avvicinamento al 2035, alla sostenibilità e transizione energetica e all'impatto, sulla filiera, di batterie, riciclo, circolarità



**LUIGI KSAWERY LUCA'**  
Ceo Toyota Motor Italia



**SPINTA SULL'ELETTRICO**

«La visione Beyond Zero di Toyota mira alla realizzazione di una società sostenibile e inclusiva»



**FABRIZIO LONGO**  
Brand Director Audi



**OBIETTIVO DECARBONIZZAZIONE**

«L'obiettivo entro quattro anni è quello di decarbonizzare radicalmente il ciclo produttivo»



**ANDREA CAMPELLO**  
Ceo XEV Trade



**SOLUZIONI PER LA MOBILITÀ**

«Barriere dell'elettrico da vincere con costi accessibili, riduzione dei tempi di ricarica, trasversalità del mezzo»



**SANTO FICILI**  
Country Manager Stellantis Italia



**ITALIA IN DEFICIT DI COLONNINE**

«Serve un'infrastruttura in grado di permettere a un numero maggiore di vetture di poter effettuare la ricarica»



**MARCO SANTUCCI**  
Ceo Jaguar Land Rover Italia



**MATERIALI INNOVATIVI**

«Minimizzare l'impatto ambientale rappresenta ormai un dovere per ogni azienda del settore»



**GERARDO CICCONE**  
Manufacturing Automotive Director Capgemini



**I DATI SULLA SOSTENIBILITÀ**

«Una delle principali sfide per il settore automotive sta nella raccolta, gestione e analisi dei dati sulla sostenibilità»



**SERGIO IORIO**  
Ceo Italmatch Chemicals Group



**IL RUOLO DELLA CHIMICA**

«Siamo attivi nello sviluppo di batterie di nuova generazione agli ioni di litio solidi e nell'economia circolare»



**TEODORO LIO**  
Accenture



**MERCATO IN TRASFORMAZIONE**

«I consumatori ricercano un'esperienza di mobilità arricchita da servizi connessi, personalizzati e rilevanti»



**NICOLA DE MATTIA**  
Ceo Targa Telematics



**TRASFORMAZIONE HIGH TECH**

«Telematica e connessione delle vetture sono centrali per la trasformazione digitale delle aziende di mobilità»



**PIER PAOLO TAMMA**  
Chief Digital Officer Pirelli



**LA SPINTA DAL DIGITALE**

«Il percorso di digitalizzazione di Pirelli consente di migliorare le attività e i prodotti dell'azienda»



**DAVIDE DI DOMENICO**  
Managing Director e Senior Partner BCG



**VEICOLI SOSTENIBILI**

«Si stima che entro il 2035 più del 95 per cento dei nuovi veicoli saranno full o mild hybrid»



**LA PROPRIETÀ**  
Il mercato sperimenta sempre di più nuove formule di mobilità alternative al possesso delle vetture



**ELETTRIFICAZIONE**  
Ibride e full electric rappresentano le due ricette chiave per ridurre e azzerare le emissioni di CO2

## Imprese & Territori Gli eventi del Sole

# 1.200

### I PARTECIPANTI

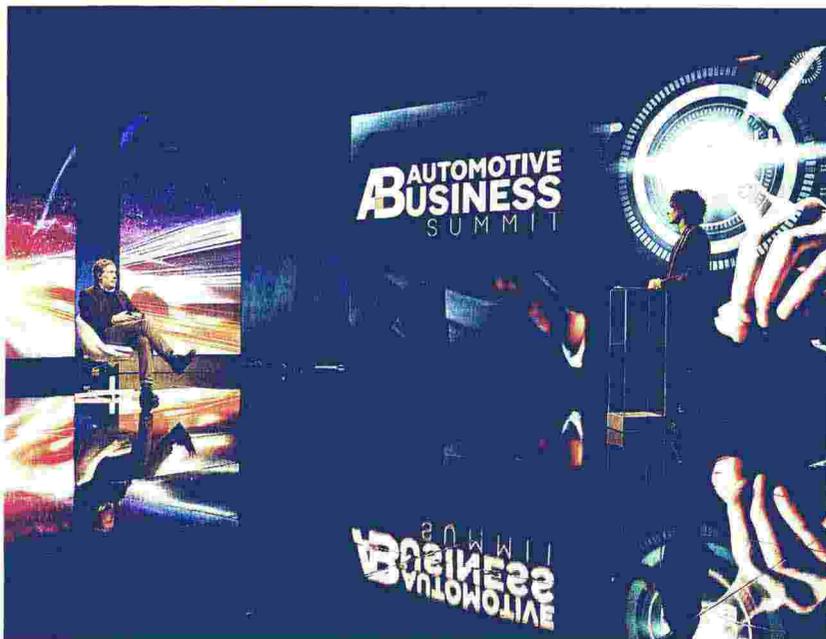
È di oltre 1.200 il numero dei registrati all'Automotive Business Summit, digital event che si è tenuto ieri, organizzato da Il Sole 24 Ore

# 24

.com

### MOTORI24 ONLINE

La sezione web Motori del Sole 24 Ore ospita ogni giorno news, analisi, approfondimenti, fotogallery e video sul settore delle 2 e 4 ruote



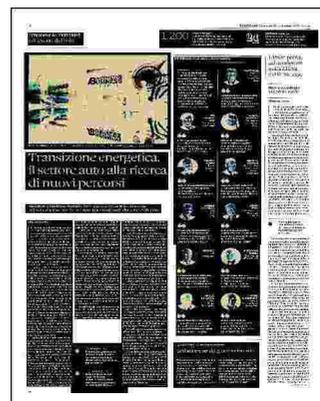
Il futuro dell'auto. Un momento della discussione fra Marco Alù Saffi (Ford Italia) e Filomena Greco (Il Sole 24 Ore)

### IL NODO DELLA DIGITALIZZAZIONE

## Software e servizi, gioco miliardario

Trasversale a tutti gli interventi e tavole rotonde dell'Automotive Business Summit del Sole 24 Ore spicca il tema dell software e del complicata relazione tra case automobilistiche e tech company, californiane e cinesi, che da un lato sono competitor e dall'altro sono partner nella sfida

della digitalizzazione che oscilla tra soluzioni sviluppate internamente e software standard. E in ballo c'è mondo di servizi digitali per l'infotainment e la mobilità che secondo Accenture nel 2040 cresceranno di dieci volte fino a generare un valore di ben 3,5miliardi di dollari.



# L'Italia prova ad accelerare sulla filiera delle batterie

## Nuove tecnologie Materiali e riciclo

**Filomena Greco**

**L**'Italia prova a giocare la partita delle nuove tecnologie per le batterie del futuro con un mix di ricerca universitaria, industria e grandi progetti europei. L'Europa, e l'Italia, in realtà si sono messe in cammino nel 2019, con i progetti Ipcei, e ora con le risorse del Pnrr che sulle batterie ha scommesso 500 milioni.

La chiave è duplice, da un lato lo sviluppo di nuove tecnologie abilitanti, dall'altro il sostegno alla creazione di una filiera industriale capace di guardare ai sistemi di mobilità del futuro, elettrica e a idrogeno. «La European Battery Alliance sta sostenendo lo svilup-

po delle imprese europee proprio per evitare l'effetto traino che abbiamo invece registrato nel settore del fotovoltaico, finanziato moltissimo anche dal punto di vista della ricerca ma con una produzione concentrata in Asia» spiega Silvia Bodoardo, docente del Politecnico di Torino esperta di nuove tecnologie connesse alle batterie. Si comincia dalla ricerca di base per arrivare al trasferimento tecnologico nelle piattaforme produttive europee dove nasceranno le batterie del futuro, sostenibili e circolari. «Il compito della ricerca e dell'industria europea - aggiunge Bodoardo - sarà quello di produrre sistemi completamente sicuri e sostenibili al 100%, questo farà la differenza».

I nodi sul tavolo sono diversi, a cominciare dalla maturità tecnologica dei produttori asiatici fino ad arrivare alle terre rare e alle materie prime critiche come il litio o il cobalto. «Stiamo lavorando ad un progetto - spiega Bodoardo - che non prevede ad esempio l'uso di cobalto in batterie innovative». Ma il modello da adottare è quello circolare, che prevede il recupero e il riutilizzo dei materiali, con le batterie che diventano la "miniera" a cui attingere, esattamente come già è ad esempio per le batterie a piombo.

L'Europa in questo settore dovrà farsi trovare pronta e sfruttare le sue grandi competenze come racconta Sergio Iorio, ceo di Italmatch Chemicals Group, azienda che ha sviluppato ad esempio un sistema per il recupero selettivo di Nichel e Cobalto dalle batterie esauste, per poterlo riutilizzare nella produzione di nuove batterie. «Stiamo lavorando anche sullo sviluppo di una tecnologia per il recupero del litio, che presenta maggiori complessità - aggiunge Iorio - dunque abbiamo un ruolo molto attivo in questo processo grazie al fatto di essere un attore globale con venti stabilimenti, sei dei quali in Asia, e siamo inseriti nella filiera delle batterie con generazione a elettroliti liquidi. Credo che riusciremo a portare la filiera in Europa sia per le tecnologie attuali che per quelle future». Italmatch sta supportando lo sviluppo del trasferimento della produzione delle tecnologie attuali in Europa, tra Italia e Polonia. «C'è però un secondo programma di maggior interesse a lungo termine per lo sviluppo degli elettroliti solidi che porteranno enormi vantaggi alle batterie soprattutto in termini di sicurezza e migliore densità energetica, ci stiamo lavorando da qualche anno» aggiunge Iorio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Per raggiungere l'obiettivo un mix di ricerca, industria e grandi progetti europei**

