

Innovazione, formazione, trasferimento tecnologico: le sfide dell'industria italiana

Intervista a Alberto Bombassei

Presidente

Brembo

Innovazione e formazione sono cruciali per dare un futuro alla seconda manifattura d'Europa. Il settore automotive è uno dei comparti più interessati dalle trasformazioni in atto a livello globale e per rimanere competitiva l'Italia deve costruire una filiera innovativa basata su digitalizzazione ed elettrificazione. Per questo non può prescindere dal trasferimento tecnologico e da un rapporto più stretto e più efficace fra ricerca e aziende. 'Una Bella Impresa' ne ha parlato con Alberto Bombassei, Presidente di Brembo.

Il settore della mobilità vive una rivoluzione con l'elettrificazione. Quali sfide ha davanti a sé l'Italia per rimanere rilevante nell'automotive?

Il settore automobilistico sta vivendo in realtà diverse sfide, tutte molto rilevanti. Una di queste è certamente il trend verso l'elettrificazione dettato soprattutto dalla regolamentazione, quella europea in testa. A ciò si aggiunge la necessità di rendere i processi produttivi sempre più digitali e integrati con la catena del valore, che comprende clienti e fornitori, per rimanere competitivi in termini di costi e livelli qualitativi. Insieme viviamo poi, qui in Europa ma anche in Nord America la possente sfida portata dal sistema industriale cinese che in meno di vent'anni è divenuto di gran lunga il primo mercato mondiale per i veicoli a livello sia di produzione che di vendita. Per il nostro continente e soprattutto per l'Europa politica, i cui Paesi sono stati la culla della nascita e dello sviluppo delle tecnologie di mobilità lungo gli scorsi cento anni, queste sfide simultanee rappresentano una prova esistenziale, che chiama tutti gli attori a fare la propria parte in prima linea.

I produttori di componenti sono responsabili di circa l'80% del valore di ogni veicolo prodotto nel mondo, e sono anche gli innovatori seriali: tocca quindi alla nostra categoria il compito di adattare processi e prodotti per la svolta in atto verso l'elettrificazione. Nel nostro Paese un occupato su tre nella filiera automotive è coinvolto direttamente o indirettamente nella produzione dei motori a combustione interna, che saranno progressivamente sostituiti da quelli elettrici. Il rischio occupazionale è quindi un tema reale e urgente. Anche le aziende non messe a rischio dal processo di elettrificazione dei propulsori devono comunque produrre un grande sforzo di innovazione: penso ai pianali con processi che ottengono alleggerimenti consistenti, ai produttori di fari che diventano sempre più intelligenti, agli interni dei veicoli sempre più insonorizzati e confortevoli. Ma anche ai produttori di freni come Brembo, chiamati a confrontarsi con i motori elettrici che forniscono una certa forza frenante.

La prima condizione perché il nostro Paese rimanga rilevante nel panorama autoveicolistico mondiale è che vi sia una produzione annua di veicoli di almeno un milione di unità: una soglia che riteniamo imprescindibile per la vitalità del settore e dell'indotto. Sotto

questo limite la desertificazione sarebbe inevitabile, anche con la fuga delle multinazionali che oggi hanno investito e sono presenti con le loro produzioni nel nostro Paese. La notizia fresca di questi giorni della decisione di Stellantis di stabilire in Italia una delle 'gigafactories' per la produzione di batterie è un segnale positivo in questa direzione. In generale possiamo affermare che in Italia abbiamo competenze di alto livello di componenti per l'elettrificazione dei veicoli - pensiamo solo a ST per gli inverter di controllo o a Marelli che produce i motori elettrici della Porsche Taycan - ma non vi è ancora una filiera vera e propria. Questa deve essere costituita in tempi brevissimi, anche coinvolgendo i costruttori di macchine, impianti e attrezzature per l'elettrico.

Brembo ha comunicato una nuova visione strategica per sviluppare prodotti e processi innovativi, anche in chiave di sostenibilità ambientale. La vostra esperienza nella ricerca e nello sviluppo può essere un modello per altre aziende?

Quanto abbiamo dichiarato recentemente in occasione della presentazione dei risultati del primo trimestre, è coerente con la necessità di intensificare le nostre attività di ricerca e innovazione a livello globale e a servizio di un mercato in effervescente evoluzione. Per quanto riguarda la sostenibilità dei nostri processi e prodotti, questa la considero con un certo orgoglio una caratteristica 'genetica' di Brembo: nelle nostre fonderie abbiamo un modello efficace di economia circolare, con gli scarti di acciaio che ritornano a nuova vita sotto forma dei nostri dischi freno, per la sicurezza di milioni di veicoli ogni anno. Non so se la nostra specifica esperienza possa essere presa a modello. Di sicuro cerchiamo di trasmettere a tutti i nostri fornitori e partner la stessa metodologia e rigore, ma anche la velocità che abbiamo imparato dal mondo delle competizioni in cui siamo presenti da ormai quasi 50 anni. Ecco, quando corri al limite ogni fine settimana con centinaia di milioni di spettatori e i tuoi collaudatori sono i migliori piloti del mondo, semplicemente non puoi sbagliare, e un secondo posto non serve a molto.

Il PNRR certamente è una pietra angolare della costruzione di un Paese finalmente in evoluzione, più semplice e sostenibile e che se saremo bravi tornerà ad essere invidiato e ambito per le sue qualità positive, anche quelle industriali. Dobbiamo quindi tutti lavorare perché l'occasione offertaci dal PNRR sia colta appieno dall'Italia.

Lei ha dichiarato recentemente 'da metalmeccanici stiamo diventando mecatronici'. Il sistema formativo è pronto a questa sfida?

Quello della competenza elettronica è un requisito imprescindibile per ogni produttore di componenti nel mondo attuale, ma ancor più in quello futuro. In Brembo abbiamo creato da anni un team di esperti di software che affiancano i tecnici della mecatronica, nata per i nostri freni ormai dieci anni fa, con alcune applicazioni per le competizioni, e pronta a breve a intraprendere la strada dell'applicazione di serie. Le aziende possono e devono fare molto per affiancare il sistema educativo nella formazione di giovani, ragazze e ragazzi, con le giuste competenze per le professioni che si aprono grazie all'elettronica, ma anche ai dati ed all'Intelligenza Artificiale. Ad esempio, negli ITS che funzionano meglio, e

che sono drammaticamente pochi rispetto per esempio alla Germania, ben oltre la metà delle ore di docenza è svolta da manager e specialisti delle aziende del territorio, che così si preparano ad accogliere con contratti di assunzione a tempo indeterminato i giovani studenti alla conclusione del corso. Devo riconoscere che il rapporto tra imprese e università in questi anni è cresciuto e migliorato nella qualità, ma ancora non basta. Occorre fare di più e meglio, e occorre farlo in fretta, pena la continua 'fuga di cervelli': un vero peccato.

Kilometro Rosso è diventato un modello per la ricerca e il trasferimento tecnologico. Quali sono le ragioni del suo successo? È un modello replicabile?

È quasi banale affermare che per la riuscita di un progetto ci vogliono una buona idea, una grande determinazione per farla attecchire, un gruppo di persone capaci di realizzarla e un territorio che la accolga e la faccia propria. Da non molto tempo abbiamo festeggiato i primi dieci anni di vita del Kilometro Rosso, un'idea che per me ha il senso della restituzione di una parte di quanto la città e le persone che la compongono hanno consentito a me e alla mia impresa di realizzare. È un luogo di contaminazione di saperi e di crescita professionale, attraverso lo scambio anche informale di conoscenze nei diversi campi. Al fondo del progetto vi è la convinzione che anche qui in Italia, oggi, è possibile fare ricerca applicata di alto livello, con i nostri talenti a cui è necessario offrire, sul territorio che ha investito per formarli, le giuste possibilità di carriera. Non so se è un modello replicabile, la fantasia innata di noi italiani può proporre senza dubbio altri modelli altrettanto validi. L'importante è che lo spirito sia il medesimo. E se guardo alla Motor Valley dell'Emilia Romagna - ma anche a Torino e a Bologna per l'IA o alle esperienze in Campania e in Puglia - devo constatare che vi è un buon fermento di iniziative. Si tratta di un bel segnale per il nostro Paese.