



Automotive

Ilotte: “L’indotto si salva solo se sa guardare avanti”

● a pagina 8

Manager di 2A e ambasciatore dell'innovazione

Ilotte “L’indotto auto può farcela se guarda avanti e non nel retrovisore”

di **Francesco Antonioli**

L'ex presidente della Camera di commercio fa il punto sulle Pmi a pochi giorni dalla fiera internazionale “A&T” in programma all'Oval

Vincenzo Ilotte, classe 1966, ingegnere meccanico, è alla guida della 2A, azienda di famiglia di cui è direttore generale. Si occupa della divisione fonderie che produce componenti per l'automotive e non solo. È stato presidente dell'Amma e della Camera di commercio di Torino, nonché di Unioncamere Piemonte. Quindici giorni al mese è negli Stati Uniti, dove segue lo sviluppo degli impianti americani. Sarà uno dei sei “Ambassador dell'innovazione” alla Fiera Internazionale A&T in programma all'Oval Lingotto.

Ingegnere Ilotte, l'old economy guarda avanti?

«Sì. Innovazione e automazione

sono fondamentali. Da sempre abbiamo investito molto per macchinari allo stato dell'arte ed equipaggiati con le innovazioni di punta».

Dove sta il cambiamento principale?

«Grazie ai sensori di ultima generazione e ai calcolatori, si rende sempre meno empirica la gestione di processi complessi, come quello di una fonderia di pressofusione. Un tempo, per produrre uno stampo, gli aggiustatori erano le figure più importanti perché “recuperavano” gli errori delle lavorazioni ottenute dalle macchine utensili. Oggi, con buona modellazione e frese ad alta velocità, la fase di aggiustaggio è quasi marginale: gli stampi escono già praticamente “finiti”».

Quindi, taglio degli addetti...

«No. Cambiano le esigenze professionali: a lato dei tradizionali aggiustatori, occorrono esperti di cad-cam, di simulazione e di calcolo. Con il 4.0 e la gestione dei dati, si governano meglio i processi, riducendo il “time to market” e gli sprechi. E migliorando l'attenzione all'ambiente».

Il mercato sta reagendo bene?

«Sì, sia in Europa sia negli Usa, dove stiamo vivendo una forte espansione. Impensabile, fino a pochi anni fa».

E qui a Torino? Come vede le mosse di Stellantis?

«I consumatori sono molto confusi: viene loro detto che il diesel non esisterà più, ma non sanno se spostarsi sull'elettrico, che ancora costa troppo e non ha risolto i problemi dell'autonomia e dell'infrastruttura. L'effetto è che non si comprano più auto. Stellantis, come gli altri costruttori, ha scelto di puntare sull'elettrico e vuole affermare la sua leadership».

La transizione è complicata.

«Lo so. Il problema significativo viene da una globalizzazione spinta: le supply chain, le catene dei fornitori, come organizzate adesso, non riescono più ad approvvigionare in tempo i componenti. Gli eventi climatici, la pandemia e da ultimo le guerre, hanno messo in crisi il sistema. In più si aggiungono gli ingenti investimenti iniziali per il

Data: 04.04.2022 Pag.: 1,8
 Size: 496 cm2 AVE: € 14384.00
 Tiratura:
 Diffusione: 9371
 Lettori:



passaggio all'elettrico».

Vie d'uscita praticabili?

«Il reshoring. Ovvero, riportare "in casa" intere produzioni, o una parte, che si erano delocalizzate. Così si accorcia la catena di fornitura e si possono sincronizzare i cicli produttivi. La globalizzazione, come intesa finora, è finita».

Troppo precipitosa la corsa all'elettrico?

«Difficilmente si potrà tornare indietro. Il vantaggio? Sostituire tutto il parco esistente. Garantendo, anche sui mercati maturi, volumi decisamente migliori».

Si, ma ci sarà un'onda d'urto non indifferente sull'indotto.

«In un motore elettrico, rispetto a uno a combustione, i componenti scendono da 1.400 a 200: diventerà una commodity. Ci sarà sovraccapacità produttiva. Contromisure? Innovare e cogliere le sfide del nuovo paradigma della mobilità».

Già, ma questo non decimerà i fornitori?

«Il pericolo, per chi non avrà saputo innovare, sarà l'estinzione.

Con il calo degli addetti. Mi preoccupa ancor di più la perdita dei talenti, a tutti i costi da salvare. Senza la capacità del fare, tipica del Torinese, non riusciremo a riconvertire le produzioni».

C'è consapevolezza?

«Sì. Ed è dimostrato dalle numerose prese di posizione:

dall'Unione Industriali ai sindacati ai decisori pubblici».

I grandi costruttori lasciano voi dell'indotto nei pasticci?

«Ci avevano avvisato da tempo. La traiettoria della nuova mobilità è

questa: elettrificazione, guida autonoma, sostenibilità. Certo, serviranno sempre meno componenti tradizionali. Ma ne occorreranno di nuovi e dovremo cogliere le opportunità».

Il Piemonte è pronto?

«Ha tutto ciò che serve: saperi, centri di formazione, aziende, una forza lavoro di grandissimo livello. Affrontiamo le sfide come sistema e salviamo le competenze. Guardando avanti, non nel retrovisore».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

— “ —
*La tecnologia resta
 il miglior alleato
 per chi vuole crescere
 Il Piemonte affronti
 le sfide come sistema
 e salverà competenze
 uniche nel Paese*



▲ **"Ambassador"** Vincenzo Ilotte

*La transizione verso
 l'elettrico? Siamo stati
 avvisati per tempo
 Serviranno meno
 componenti
 tradizionali ma ne
 occorreranno di nuovi*

— ” —

Ritaglio Stampa ad uso esclusivo del destinatario. Non riproducibile