

focus l'industria nuova

Da Barilla ad A2a: il made in Italy mette in vetrina le eccellenze 4.0

IL CONVEGNO DI EY A CAPRI METTE IN LUCE UNA NOVITÀ: LE PUNTE DI DIAMANTE DELL'ECONOMIA ITALIANA STANNO GIÀ CAMBIANDO LAVORO. TRA STAMPANTI 3D E "INTERNET DELLE INDUSTRIE" L'INNOVAZIONE HA FATTO BRECCIA. ORA SI TRATTA DI CONQUISTARE LE PMI

Stefano Carli

Capri
Il futuro 4.0 è già tra noi. Non come spettro (o minaccia) ma come realtà. L'aria è cambiata e l'innovazione non è più un'aspirazione. E che l'aria sia cambiata lo si è percepito molto bene nella due giorni del tradizionale appuntamento di Capri organizzato da Ey dieci giorni fa. Che intanto ha già cambiato pelle in partenza: non più passerella di telco e tv ma workshop delle punte di diamante di tutta l'industria italiana colta nel pieno di una trasformazione epocale. E se ancora l'anno scorso il tema era quello di convincere la manifattura e i servizi italiani che il digitale non è evitabile e lo si è fatto proponendo alle imprese, in platea, buone pratiche internazionali, pionieri di iniziative sperimentali e tante startup, con giovani neoimprenditori che spiegavano le nuove applicazioni possibili, quest'anno è stato tutto diverso: le imprese non sono più rimaste in platea ma sono salite sul palco. Non nicchie o piccoli spinoff tecnologici di business tradizionali, ma proprio le prime linee aziendali. Insomma, a Capri sono venute le aziende leader del made in Italy a raccontare come stanno cambiando. La Barilla, ha spiegato per esempio il cfo Giangaddo Prati, mentre continua a produrre pasta e prodotti da forno, ha una divisione al lavoro su un progetto di stampanti 3D (ovviamente marchiate Barilla e di color blu aziendale) che stamperanno rigatoni, fusilli e spaghetti on demand con cui rifornire supermercati e negozi. E il business sarebbe nella produzione e distribuzione della materia prima con cui alimentare il "processo di stampa". Certo, produrre materia prima per stam-

panti e diverso da produrre milioni di pacchi colorati di diversa forma e contenuto: si va dalla produzione centralizzata negli stabilimenti ad un modello di "produzione diffusa". Non è domani ma il processo è già avviato. Anche una utility come A2a, ha raccontato il ceo Valerio Camerano, sta già lavorando ai nuovi progetti da appoggiare sulla rete di 142 mila lampioni intelligenti che gestisce a Milano: vuol dire che sono tutti connessi in rete. Il primo progetto ad uscire sul mercato è lo "smart parking": videocamere e sensori registreranno i parcheggi vuoti e pieni e ne gestiranno la segnalazione, la prenotazione, il pagamento mandando indicazioni stradali direttamente su uno smartphone o sul navigatore dell'auto dell'utente grazie ad una app.

Un'altra eccellenza italiana, le macchine per caffè espresso della Cimbali, è stata raccontata da chi il nuovo progetto lo ha realizzato: la Sap. Sì, proprio la softwarehouse tedesca degli Erp, i software gestionali per aziende più diffusi al mondo. Ma Carla Masperi, coo di Sap Italia ha raccontato che anche Sap ha cambiato lavoro, che di fatto l'Erp non esiste più e che ora Sap si occupa di ingegnerizzazione di processo, accompagna le imprese in un mondo in cui sempre meno si comprano macchine e sempre più ore-macchina. E che questo sta comportando una grande ulteriore novità: la scomparsa dei cosiddetti "aftermarket", i mercati secondari del dopo vendita, con manutenzione e pezzi di ricambio. Si parla ovviamente in prima battuta di grandi macchine industriali, ma anche quelle piccole iniziano ad adeguarsi. Ecco infatti che la Cimbali ha messo sul mercato macchine da caffè connesse, in grado di permettere ad una centrale operativa di controllare da remoto se anche in un bar di

Oslo si sta usando il giusto dosaggio di miscela di caffè, pressione e temperatura. Oltre naturalmente a raccogliere dati: il vero oro del mondo 4.0. E i dati sono infatti il nuovo core business di un nome che proviene addirittura da due secoli fa: General Electric, nata alla fine dell'Ottocento. Ma che mentre si occupa ancora di costruire grandi motori a turbina (core business della controllata italiana Nuovo Pignone) prepara il futuro. Che, secondo il ceo di Ge Italia Sandro De Poli, è nell'internet delle industrie: non più solo far parlare "cose", macchine con una centrale, ma grandi piattaforme industriali tra di loro. D'altra parte, come ha ricordato lo stesso De Poli, la produzione industriale, che negli anni Novanta e nel primo decennio del Duemila ha tenuto un tasso di crescita media annua attorno al 4%, dal 2011 ad oggi è cresciuta ogni anno di uno striminzito 1,4%. Tutto questo è lo sforzo di invertire il declino e trovare una nuova dimensione industriale. Nella convinzione che quando tornerà a crescere la produttività dell'intero sistema (e non delle singole imprese che si avvantaggiano finora del fatto di essere le prime ad investire in tecnologia avanzata) si creeranno anche i posti di lavoro che oggi l'automazione sta distruggendo.

Per avviare il Paese con decisione verso questa strada una delle condizioni fondamentali è di portare le tecnologie al centro delle strategie delle aziende: i casi riportati finora, e tutti gli altri di cui si è avuta testimonianza nella due giorni caprese, sono le eccellenze del made in Italy anche dal punto di vista delle strategie e del management. Ma per non perdere il treno serve che la gran parte del tessuto industriale segua. Serve che le piccole e medie imprese entrino in quest'avventura per creare una forte domanda di tecnologia "su misura" in grado di far nascere un mercato tutto nuovo che oggi è ancora marginale nei numeri. E' per questa ragione che anche Confindustria si sta muovendo con decisione. Non solo nel suo ruolo di interlocutore istituzio-



nale. **Elio Catania**, presidente di **Confindustria Digitale**, ha spinto affinché il governo chiarisca senza ombre di dubbio che il superammortamento del piano Industria 4.0 non si riferisce solo alla sostituzione di macchine, che sarebbe un obiettivo limitato, e si estenda anche al software. Ma ha anche messo sul piatto un'iniziativa che mette in campo tutta la rete di presidi territoriali dell'associazione imprenditoriale. Un progetto per l'avvio di 13 Digital Innovation Hub: sportelli territoriali a cui ogni impresa può rivolgersi trovando un team stabile e preparato di specialisti in grado di orientare i manager sullo stato dell'arte più avanzato dell'innovazione

nel settore di attività di ogni impresa che si rivolgerà a loro, dando prime indicazioni su come muoversi. Perché, come è stato più volte rilevato, spesso le Pmi sanno cosa dovrebbero fare, ma non sanno come farlo.

Per farcela, tutto il sistema deve cambiare: dalla scuola («Dobbiamo raddoppiare il numero di periti industriali che si diplomano ogni anno», chiede Catania), fino alle singole imprese, dove in ogni singolo consiglio di amministrazione side d'ora in poi, - è stato auspicato - un esperto in materia digitale. Se tutto questo grande meccanismo comincerà davvero a mettersi a regime, l'intero tessuto economico italiano tornerà in un ciclo virtuoso. E non

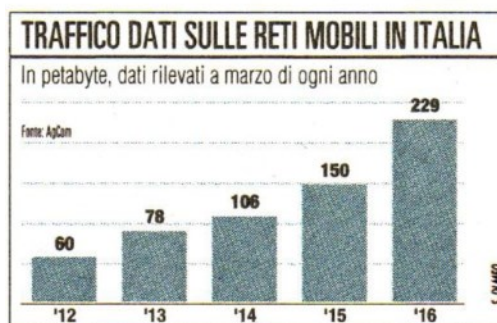
solo per i profitti.

Perché il digitale può creare lavoro. E la prova è arrivata dall'assessore alla digitalizzazione del Comune di Milano, **Roberta Cocco**, che ha parlato di una forte crescita nella domanda di insediamento nel territorio milanese di nuove aziende attratte dalla disponibilità dei nuovi servizi. Una crescita legata al tasso di digitalizzazione dell'attività comunale. Salito di molto negli ultimi anni ma che è ancora al 40% del totale. L'obiettivo di raddoppiare questa cifra è legato ad una ulteriore accelerazione degli insediamenti con tutto quello che portano anche in termini di indotto e di vitalità di un territorio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

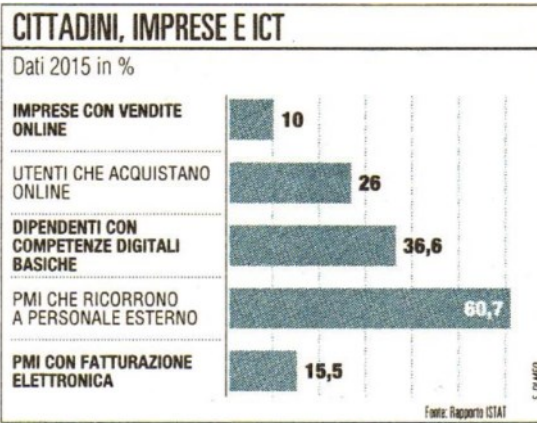
[MOBILITÀ]

Car sharing e mezzi pubblici e integrazione l'integrazione è possibile



Il car sharing e trasporto pubblico? L'integrazione è possibile. Uno studio realizzato da Uber a Parigi ha dimostrato infatti che la maggior parte delle corse sulle auto condivise si origina o termina in una stazione della metropolitana. Il mix preferito dagli utenti sembra dunque essere quello del treno pubblico per le tratte più lunghe e dell'auto per quella finale, che si conclude precisamente a casa dell'utente o alla sua destinazione. Tanto che anche Fs sta pensando a soluzioni che vadano a prendere a domicilio i passeggeri dei treni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Nei grafici qui accanto, lo stato dell'adozione di Internet in Italia da parte di privati e imprese

