

L'industria italiana dell'auto è ormai composta in gran parte di componentisti, di cui una forte percentuale legata alla propulsione tradizionale a combustione interna. Il futuro sembra segnato per loro. La narrazione dice che in Europa il fatidico 2035 sarà solo il suggello a un cambiamento che tra 11 anni sarà già abbondantemente avvenuto. Tuttavia le grandi case automobilistiche occidentali, giapponesi e coreane continuano ad includere nelle proprie strategie di investimento le propulsioni a combustione interna. Qual è dunque lo scenario futuro più plausibile per l'automotive?

Per esaminare le prospettive di questo comparto, **Next Generation Mobility**, in programma a Torino il **18 e 19 settembre**, dedica al tema dell'innovazione nella combustione interna un'intera sessione nella seconda giornata di lavori.

Le motivazioni del cambio parziale di narrazione da parte dell'industria automobilistica sono diverse, e vanno ben oltre la frenata delle vendite dei veicoli a batteria che non decolla nonostante di politiche di incentivi adottate da diversi Paesi. Secondo il **Global Automotive Outlook 2024 di AlixPartners** lo sviluppo dell'elettrico procede a rilento, con tassi futuri di gran lunga inferiori al passato (19% CAGR 2024-2030 contro il 61% annuo degli ultimi 3 anni), pur non avendo ancora raggiunto volumi e penetrazione "di massa" (quota BEV globale quasi al 13% nel 2024). Inoltre, anche per l'**International Energy Administration dell'ONU**, a livello globale nel 2035 le stime sono che almeno il **50%** delle auto vendute conterrà un motore a combustione interna (nelle ibride di tutti i tipi il propulsore termico c'è eccome).

Bisogna considerare inoltre che ora del 2035, le case automobilistiche dovranno affrontare due cicli di prodotto e ancora su tre linee di motori: full electric, ibrido e tradizionale termico. Ed è solo sugli ultimi due che l'industria automobilistica può garantirsi *revenue* accettabili. Per questa ragione continueremo ad assistere a nuovi investimenti sulla combustione interna, trainati non solo dagli standard Euro7. L'arrivo di determinate tecnologie, come la **fabbricazione additiva**, le **nuove leghe** metalliche e ceramiche nei motori, **l'IA applicata** alle centrali di controllo della combustione, solo per citarne alcune, avranno un impatto molto forte. Inoltre, non dimentichiamo che le industrie cinesi più strutturate continuano a restare nel termico, anzi, "l'invasione" per ora è fatta di miniSUV benzina.

Si tratta di un'importante sfida all'innovazione che le **industrie di componentistica automotive italiane** dovranno affrontare per non perdere quote di mercato e giocare un ruolo attivo verso nuove aree geografiche in cui le grandi case ancora sono alla ricerca di partner affidabili e di qualità. Ma si tratta di una corsa contro il tempo poiché stiamo già assistendo da parte dell'industria a una delocalizzazione della produzione di alcuni modelli

in Paesi extra-UE, per esempio in Serbia e sempre più in Nordafrica.

La **quarta** edizione di Next Generation Mobility si colloca all'interno della Settimana Europea della Mobilità Sostenibile, in programma sempre a Torino dal 16 al 22 settembre. Anche quest'anno l'evento ospiterà due importanti appuntamenti periodici: **la V Conferenza Nazionale sull'Urban Air Mobility e Advanced Air Mobility** e la **II Conferenza Nazionale sull'idrogeno e gli e-fuels**.

L'evento si svolgerà in forma ibrida con la possibilità di partecipare in presenza o via streaming dal sito www.ngmobility.it.

© riproduzione riservata pubblicato il 19 / 07 / 2024