



DIRETTORE: FILIPPO ASTONE CONTATTACI

LUNEDÌ 13 MAGGIO 2024, 15:42



INDUSTRIA ITALIANA

FABBRICHE, TECNOLOGIE ABILITANTI E B2B TECH PER FAR CRESCERE L'ECONOMIA

ECONOMIA ITALIANA
& TRENDAZIENDE
INDUSTRIALIDIGITALE,
ICT, IAAUTOMAZIONE,
ROBOT, MACHINERYENERGIA &
INDUSTRIA

CHI SIAMO

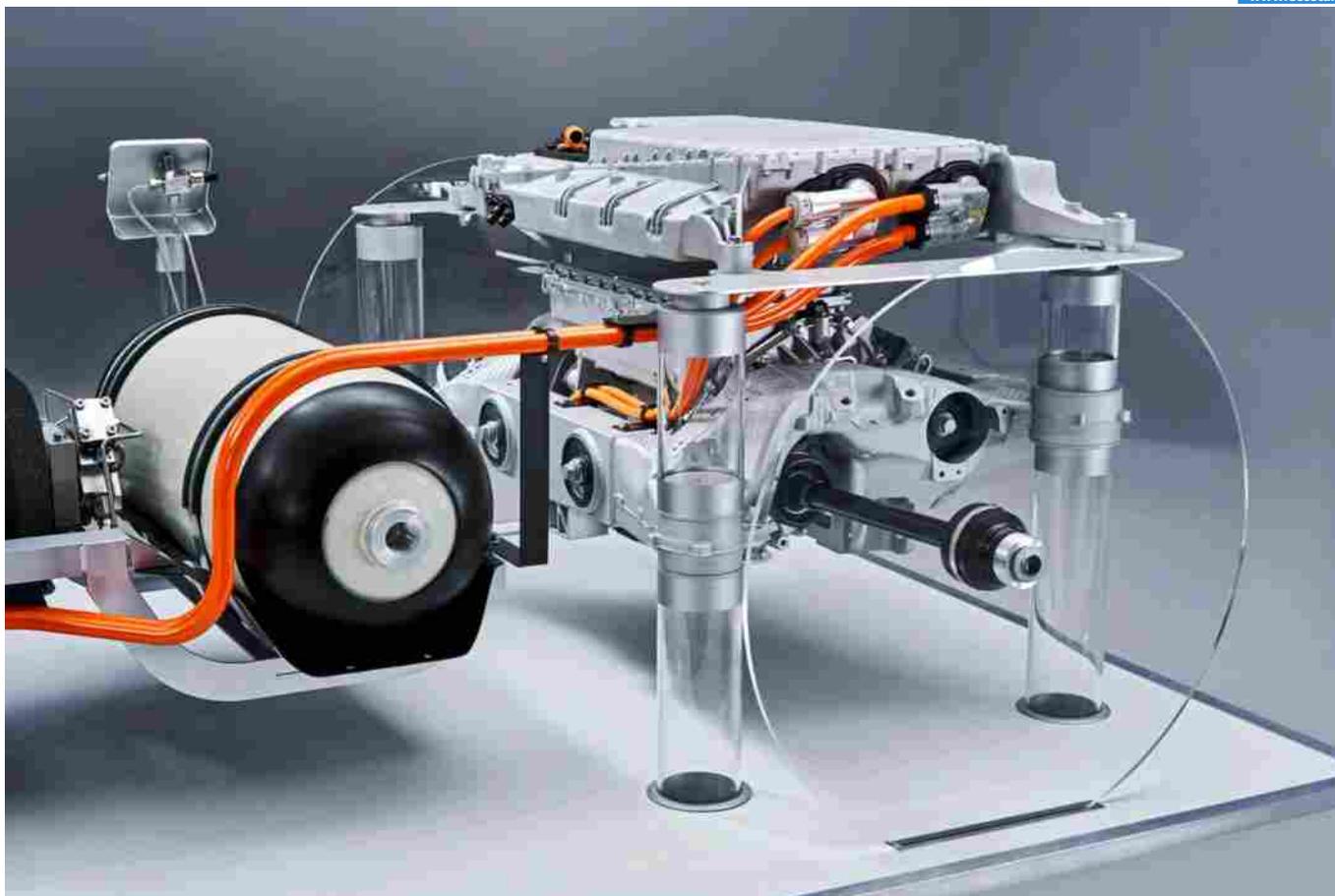


AZIENDE INDUSTRIALI

Circolare, digitale, alimentata da idrogeno ed e-fuel: l'industria automobilistica del futuro per Di Silvestre, ad Bmw Italia

di Barbara Weisz ♦ La sostenibilità per Bmw passa per il miglioramento dei processi produttivi, l'uso di materiali secondari, l'economia circolare. Le auto elettriche sono solo una delle tecnologie coinvolte. Il focus sugli e-fuel. Bmw iX5, la vettura sperimentale alimentata a idrogeno. E sull'infrastruttura di ricarica...

13 Maggio 2024



Il motore a idrogeno che equipaggia la Bmw IX5. La prima vettura sperimentale è stata lanciata alla fine del 2023 ed entro la fine di questa decade il carmaker prevede di mettere in commercio la tecnologia definitiva.

«La mobilità di oggi e del futuro deve essere **circolare e digitale**». **Massimiliano Di Silvestre**, presidente e amministratore delegato di **Bmw Italia**, definisce in modo molto chiaro gli obiettivi della casa automobilistica tedesca su un concetto chiave per tutti i produttori di automobili: la sostenibilità. Il mondo dell'auto è al centro di cambiamenti che si potrebbero definire epocali, la **twin transition** di cui parla il top manager va gestita anche sulla base di una legislazione stringente in Europa, dove dal 2035 potranno essere vendute solo auto a zero emissioni. **Elettriche, a idrogeno, oppure alimentate con carburanti sintetici, i cosiddetti e-fuel**. Bmw sta investendo su tutte e tre le tecnologie, con un approccio che Di Silvestre definisce «molto pragmatico». «Crediamo che l'elettrificazione sia una strada molto importante, e la stiamo percorrendo con grossi investimenti», ma «continuiamo a lavorare anche su tutte le altre forme di propulsione».

Sull'auto elettrica, la partita è iniziata da tempo. Bmw ha **20 modelli in vendita**, e «l'anno prossimo partiremo con una gamma rivoluzionaria nel design, nella tecnologia, e nella digitalizzazione». Ma procede anche sull'idrogeno fuel cell, e qui l'appuntamento definitivo con il mercato come vedremo è intorno al 2030. E continua a produrre motori a propulsione tradizionale. Industria Italiana ha intervistato il top manager a margine di **Investopia**, l'evento satellite della piattaforma di investimento con sede negli Emirati Arabi Uniti. Una giornata di lavori che ha visto la partecipazione di 700 decision maker, tra imprenditori ed investitori, organizzata grazie alla partnership tra il **Ministero dell'Economia emiratino** ed **Efg Consulting**, società di consulenza strategica per i processi di internazionalizzazione con focus sul Medio Oriente.



ctrlX
AUTOMATION

rexroth
A Bosch Company

sps
ITALIA

28 – 30.05.2024
PARMA

**Innovativa
per vocazione**

**Padiglione 05
Stand E035**

SIEMENS

Ti aspettiamo a
SPS Italia!

28 - 30 maggio
Fiere di Parma

Scopri di più

Di Silvestre partecipava a un panel dedicato a sostenibilità e crescita verde come opportunità di investimento. «Il tema della sostenibilità è nell'agenda del mondo Bmw da 50 anni – ha sottolineato -. Nel 1973 abbiamo organizzato un ufficio di protezione ambientale a Monaco di Baviera». Oggi, il gruppo delle auto di lusso ha l'obiettivo di «ridurre le emissioni di Co2 del 40% al 2030 sull'intera catena del valore: utilizzo, produzione, supply chain». **La sostenibilità passa anche attraverso l'utilizzo di materiali secondari**, salita dal 20 al 50%, nell'ottica di rendere i prodotti green fin dalla progettazione. Stiamo parlando di materiali che «devono rispondere a requisiti molto severi di efficienza e qualità». Per esempio, gli interni vegani della Serie 5 Touring. «Al posto della pelle, utilizziamo una fibra naturale con performance di qualità e comfort assolutamente equivalente alla pelle».



Massimiliano Di Silvestre, presidente e amministratore delegato di Bmw Italia.

Per raggiungere gli obiettivi di sostenibilità e rinnovare in questo senso processi produttivi, organizzazione e prodotti, **Bmw investe anche in start-up**. L'amministratore delegato ricorda alcune operazioni effettuate nell'ambito di questa strategia: gli ingressi in «**Bcomp**, una società svizzera che utilizza il lino per realizzare le proprie componenti in fibre naturali invece che in plastica. **Boston Metal**, azienda americana che lavora per innovare processi di produzione dell'acciaio a basso contenuto di carbonio. E infine, **Cyclic Materials**, che sviluppa tecnologia per estrarre le terre rare piuttosto che i metalli base dai prodotti a fine ciclo».

Tutto questo fa parte della strategia sull'auto, gli investimenti in innovazione e in sostenibilità sono devono consentire al gruppo guidato da **Oliver Zipse** di realizzare vetture che intercettino un mercato in veloce cambiamento. Il momento è positivo, dal punto di vista dei conti. La casa di Monaco ha chiuso il 2023 con ricavi a **155 miliardi di euro**, in crescita del 9%, superando per la prima volta **Mercedes**. Il risultato operativo di 18,4 miliardi è il valore più alto nella storia dell'azienda. L'Italia ha un peso importante, con la miglior performance di crescita in Europa e la seconda migliore a livello mondiale. L'outlook per l'anno in corso è positivo, il **marginale operativo (Ebit)** è visto fra l'8 e il 10%. L'obiettivo specifico per l'auto elettrica è di superare il mezzo milione di vendite nell'anno in corso, per poi salire al 25% del totale nel 2025. Ma la strategia resta la seguente: «mantenere la capacità di investire in tutte le forme di propulsione. L'auto

elettrica è sostenibile per l'utilizzatore, ma non per il produttore, perché non riesce a essere circolare».

D: Perché lei dice che per il momento l'auto elettrica non abilita la circolarità?



L'approccio di Bmw è aperto: il carmaker non vuole sposare una singola tecnologia e preferisce tenersi aperte tutte le strade. Idrogeno incluso.

R: Il nostro percorso di sostenibilità deve passare attraverso la circolarità. Vuol dire che l'auto per essere sostenibile non deve esserlo solo nella fase di utilizzo, come l'auto elettrica, ma anche prima e dopo. Ci vuole tempo per realizzare la circolarità, ed è questo il motivo per il quale Bmw ha un approccio assolutamente pragmatico e non dogmatico. Quindi continua a investire su tutte le forme di propulsione, puntando a rendere altamente efficienti e a migliorare costantemente quelle tradizionali, quindi benzina, diesel, plug-in hybrid. E a proseguire con l'introduzione delle auto elettriche, abbiamo già 20 modelli in gamma, e con l'idrogeno fuel cell. Intendevo dire che al momento la soluzione non è solo l'auto elettrica, ma tutte le forme di propulsione altamente efficienti. Nel frattempo, l'auto elettrica diventerà sempre più circolare, e non sarà più sostenibile solo al momento dell'utilizzo».

D: C'è una critica alla regolamentazione europea, che privilegia l'auto elettrica rispetto ad altre forme di alimentazione?

R: Assolutamente no, è soltanto il nostro approccio, che ripeto è improntato al pragmatismo. Noi siamo convinti che l'elettrificazione sia una strada molto importante, e la stiamo percorrendo con degli investimenti rilevanti. Oltre ai 20 modelli già sul mercato, l'anno prossimo partiremo con una gamma rivoluzionaria di modelli elettrici nel design, nella tecnologia, e nella digitalizzazione. Produrremo sei modelli elettrici in 24 mesi, vuol dire che ci crediamo moltissimo. Quindi la mia non è assolutamente una critica, è semplicemente il nostro approccio, che prevede anche di continuare a investire su tutte le altre forme di propulsione.

D: Sempre parlando di sostenibilità, l'elettrico necessita di un'infrastruttura molto importante, questo non è un ostacolo allo sviluppo del mercato?



La Bmw iX5, lanciata a fine 2023, è basata su una tecnologia fuel cell sperimentale. Una versione definitiva di questa tecnologia sarà lanciata entro la fine della decade.

R: L'infrastruttura è un prerequisito, con il Pnrr la realizzazione della rete è in corso. Si sta sviluppando abbastanza bene, anche perché l'elettrico cresce pochissimo, quindi l'infrastruttura attuale è in grado di supportare il parco circolante attuale. Dopodiché, è un processo di miglioramento continuo, però il governo e la politica sono impegnati a realizzare le infrastrutture e noi seguiamo gli sviluppi con grandissima attenzione.

D: In che modo state lavorando sull'auto a idrogeno?

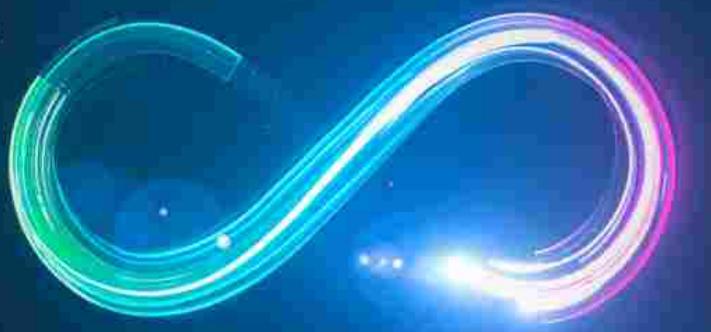
R: Abbiamo già lanciato un'auto a idrogeno fuel cell sperimentale a fine 2023, la Bmw iX5. Entro la fine di questa decade lanceremo la tecnologia definitiva.

Power Reliability - Possibilità infinite

Il sistema di alimentazione completo e sicuro

Scopri di più

PHENIX CONTACT



ctrlX
AUTOMATION

rexroth
A Bosch Company

archivagroup
Data. Process. People.

**road to
changeup.**

Verona - 22 maggio

Iscriviti ora

[auto a idrogeno](#) [auto elettriche](#) [Bcomp](#) [Bmw](#) [Boston Metal](#) [Cyclic Materials](#) [economia circolare](#) [fuel cell](#) [Inside](#) [Massimiliano Di Silvestre](#)
[sostenibilità](#)