

HIGH TECH L'azienda di Codogno fa già oggi ampio ricorso all'IA nelle sue produzioni elettriche ed elettroniche

MTA, l'automotive è già nel futuro



Una veduta dell'impianto di produzione di MTA a Codogno; a destra l'ingegner Ivan Dal Santo, direttore della Business Unit Elettronica dell'azienda della famiglia Falchetti

Reti neurali per il controllo della produzione, sistemi di machine learning per la manutenzione predittiva: la digitalizzazione avanza

di **Andrea Bagatta**

CODOGNO

■ Se l'utilizzo dell'intelligenza artificiale on board sui veicoli ha davanti a sé un futuro di potenzialità quasi illimitate, già oggi l'IA gioca un ruolo di primo piano nei processi di produzione del settore industriale automotive. E MTA di Codogno, dall'alto delle sue partnership con i principali player mondiali del mercato auto e moto, ma anche nel segmento dei veicoli per l'agricoltura, già oggi fa ampio ricorso ad applicazioni di IA per migliorare le sue produzioni elettroniche ed elettriche.

Nell'ambito dell'industria della componentistica automotive, l'IA può essere utilizzata tanto nello sviluppo dei prodotti quanto nei processi produttivi, per finire ai prodotti veri e propri. «Nello sviluppo dei progetti elettronici gli algoritmi ci aiutano a interpretare e riorganizzare sulla base delle esigenze specifiche segnalate dai clienti - racconta l'ingegner **Ivan Dal Santo**, direttore della Business Unit Elettronica di MTA - L'IA è già utilizzata per la scrittura del software, o meglio per la scrittura di alcuni moduli software, quelli più ripetitivi e standard. Il software nel suo complesso rimane sotto il controllo di programmatori umani, che si occupano poi delle integrazioni necessarie e delle parti più sensibili e personalizzate. E non potrebbe essere diversamente, anche da un punto di vista normativo perché l'Automotive Spice 4, cui so-

no tenute a uniformarsi le produzioni automotive, prevede espressamente che alcune parti di codice siano scritte da operatori umani».

Automotive Spice 4 è il framework che valuta la capacità di un'organizzazione di fornire prodotti software in modo efficace e affidabile e definisce dunque lo standard di best practice del software automobilistico, obbligatorio nei mercati auto più evoluti tra cui quello americano e dell'Unione Europea. Anche questa annotazione normativa è sintomatica dell'attenzione delle autorità all'uso di sistemi di automazione e applicazioni di IA nei software dell'automotive, soprattutto per i risvolti legati alla sicurezza.

L'uso dell'IA è già più spinto sui processi produttivi, dove da anni anche MTA utilizza sistemi di questo tipo. «Da anni utilizziamo siste-

mi di visione a reti neurali in grado di auto-apprendere per il controllo qualità della produzione - spiega l'ingegner Dal Santo -. Le linee produttive delle centraline, che lavorano milioni di pezzi, hanno sistemi di visione integrati in grado di cogliere il benché minimo scostamento dallo standard qualitativo e scartare il pezzo. Un sistema del genere è enormemente più efficace di qualsiasi contributo umano. Ci sono poi sistemi di machine learning per la manutenzione predittiva. Si realizzano 2mila 500 centraline al giorno per linea, un fermo macchina improvviso e inatteso può creare un enorme problema, in generale nelle produzioni industriali, ma ancora di più in un mercato come quello automotive dove le grandi case automobilistiche, quando ordinano, non possono aspettare».

In controtendenza rispetto a quella che potrebbe essere la percezione comune, alla fine è proprio il prodotto finale l'ambito in cui, oggi almeno, MTA lavora meno.

«Questo dipende da tanti fattori - conclude l'ingegner Dal Santo -. I nostri prodotti abilitano tutti l'integrazione dell'IA. Si pensi ai Display per i mezzi agricoli, sui cui poi vengono integrate funzioni di precision farming. Questo vale per tutti i prodotti, ma l'applicazione finale dell'IA è demandata al cliente. Ciascuno, infatti, ha la propria ricetta e quella vuole mantenere, un po' come accade per grafica e design». ■



© RIPRODUZIONE RISERVATA