

Media review



Indice

ASCONAUTO

3

Prepariamoci a ripartire
AsConAuto Informa - 01/05/2020

4



ASCONAUTO

Attualità

Prepariamoci a

Gli scenari disegnati da GiPA per il mondo dell'aftermarket nel post Covid-19. Di certo c'è che l'emergenza finirà e bisognerà essere pronti ad accogliere la clientela in officine sicure. Indipendenti e autorizzati se la giocheranno alla pari

È un periodo complesso quello che stiamo vivendo a causa dell'emergenza Covid-19. Il più difficile dal secondo dopoguerra, dal punto di vista sanitario, innanzitutto, ma anche umano ed economico. Le misure sempre più restrittive imposte dai Decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri hanno modificato profondamente le nostre abitudini di vita e stanno impattando su tutti i settori lavorativi, mondo dell'auto incluso. Coinvolti sia la vendita sia l'aftermarket, che era riuscito a uscire indenne dalla più recente crisi, quella partita dagli Usa con il fallimento della Lehman Brothers e che ha fatto sentire la sua onda lunga in Italia negli anni 2012-2015.

Che cosa devono aspettarsi gli operatori e come possono prepararsi alla ripresa? GiPA, punto di riferimento per i protagonisti del post vendita auto grazie alle sue ricerche e le approfondite analisi, ha provato a fornire qualche risposta in un incontro, rigorosamente social, dal titolo *'Orientarsi nella tempesta'*. Per valutare le conseguenze di Covid-19 sull'utilizzo dell'auto e sulla domanda di assistenza è stato condotto uno studio presso un campione di 500 automobilisti. Parallelamente all'indagine hanno partecipato anche 84 protagonisti della filiera.

Nuovo stress per il circolante

"Bisogna partire", ha premesso Marc Aguetz, Country Manager di GiPA Italia, "dall'analisi del circolante. Per la seconda volta nel giro di pochi anni la struttura del parco per età sarà fortemente influenzata e questo condizionerà le sorti dei canali di riparazione, autorizzati e indipendenti. Nel 2020, secondo le stime più ottimi-

stiche di Unrae, il mercato si fermerà a 1,3 milioni di unità. La difficile situazione che stiamo vivendo non incoraggerà, infatti, gli acquisti di beni durevoli come le auto e a ciò si aggiungeranno la mancanza di prodotto dovuta alla prolungata chiusura degli impianti di produzione un po' in tutto il mondo e le forti incertezze riguardo alle tecnologie su cui optare".

Nel 2021, secondo GiPA, si potrebbe tornare a 1,6 milioni di immatricolazioni per passare a 1,8 milioni l'anno successivo e a 1,9 milioni nel 2023. Numeri che tengono conto della crisi economica che seguirà l'emergenza sanitaria ma non di eventuali interventi a sostegno del settore o rottamazioni, di cui oggi non sappiamo ancora nulla ma che non sono da escludere viste le pressioni sul governo in questa direzione.

"Il parco circolante italiano", ha continuato Marc Aguetz, "è destinato dunque a un triennio di cali, come già avvenuto negli anni 2012-2015, caratterizzato da un livello molto basso di immatricolazioni, quando si sono persi circa 4 milioni di nuovi veicoli.

Nei prossimi tre anni pagheranno dazio le auto più giovani - da 1 a 3 anni - destinate a risentire dei cali di immatricolato alle porte, e quelle tra i 7 e i 14 anni che spendono molto in termini di manutenzione e sono il cuore del mercato degli indipendenti, attraversato dal vuoto d'aria del periodo 2012-2015. Le "over 15 anni", invece, cresceranno sia perché caratterizzate dall'alto livello di immatricolazioni dei primi anni 2000, sia perché è probabile che gli automobilisti decidano di conservare le loro attuali quattro ruote più a lungo. Per completare il quadro bisogna aggiungere che ci saranno notevoli difficoltà anche nel reperire usato".

Il calo delle immatricolazioni avrà ripercussioni sulla struttura del parco circolante per età e condizionerà le sorti dei canali di riparazione



ripartire

Da giugno fatturati in salita

Due oggi gli scenari tracciati per il mondo della riparazione. Entrambi tengono conto del fatto che l'anno era cominciato con fatturati in salita ma marzo e aprile hanno fatto registrare perdite, rispettivamente, del 64,9 e del 92,1 per cento. I mesi più difficili sono proprio quelli che stiamo vivendo.

"Il primo scenario, il più pessimistico", ha annunciato Rosaria Amodio, Project Coordinator di GIPA Italia, "prevede per il 2020 un calo medio del fatturato del 18,3 per cento, percentuale che si riduce al 10 per le officine che operano sui veicoli pesanti. Dopo due o più mesi tra ferie forzate, cassa integrazione o completa sospensione della propria attività, la propensione agli investimenti sarà bassa, anche per la cura e la manutenzione delle vetture. La ripresa non sarà immediata; in base al 'sentiment' dei protagonisti della filiera, ipotizziamo un maggio interlocutorio al 55 per cento, una ripresa dell'attività a giugno all'84 per cento e un luglio al 91 per cento. Agosto potrebbe, addirittura, far segnare una crescita importante rispetto al 2019 perché in molti ridurranno la pausa estiva e da settembre si auspica un ritorno prossimo ai valori mensili dell'anno precedente".

Il calo colpirà sia le reti Iam (Independent Aftermarket) sia le reti Oes (Original Equipment Services), quelle storicamente più penalizzate dalle crisi. Il post Covid dovrebbe vedere le loro quote di mercato immutate rispetto a oggi con un 58 per cento per gli indipendenti e un 42 per gli autorizzati.

"Il secondo scenario descritto da GIPA", ha proseguito Rosaria Amodio, "è più ottimistico perché non mancano fattori che potrebbero far rivedere al rialzo i precedenti numeri. La riduzione del reddito delle famiglie

Due i possibili scenari per GIPA nel 2020: il più ottimista prevede un calo del fatturato del 10 per cento, il più pessimista del 18,3 per cento

Maggio 2020

AsConAuto INFORMA 5

e del potere di acquisto e le forti limitazioni ai viaggi all'estero per motivi sanitari porteranno a svolgere le vacanze in Italia e, ove possibile, presso familiari o seconde case con un notevole risparmio economico. Si libereranno risorse che potranno essere impiegate altrove, auto incluse. Non bisogna poi dimenticare che molte vetture sono state quasi ferme per tre mesi e potrebbero necessitare di interventi curativi (batterie, pneumatici, spazzole...). Vi sarà un maggiore desiderio di utilizzo della propria auto e un minor ricorso ai mezzi di trasporto collettivi per motivi di sicurezza sanitaria. Gli automobilisti potranno, infine, avvantaggiarsi di un costo del carburante particolarmente basso: siamo tornati ai livelli del 1974, 32 dollari al barile. Tenendo conto di tutto ciò si potrebbe avere un picco di percorrenze e, di conseguenza, un forte innalzamento della domanda di assistenza e di manutenzione. In questo scenario maggio rimane un mese di osservazione ma strepitoso rispetto ad aprile, mentre a giugno e luglio si potrebbe avere un vero e proprio boom nelle officine. Sarebbero mesi da sfruttare al massimo per recuperare parte del fatturato perso a marzo e aprile. Questo modello prevede una chiusura d'anno a meno 10 per cento". La ripresa, è chiaro, comunque ci sarà ed è bene prepararsi a cavalcarla.



Tra le operazioni che dovranno svolgere le officine ci sarà la sanificazione dell'abitacolo, al ritiro e alla riconsegna delle vetture

alla cancellazione di oltre 41 miliardi di chilometri, il 10 per cento della percorrenza totale del parco italiano che è di circa 400 miliardi di chilometri".

Chi teme però che lo smart working ucciderà l'utilizzo della vettura anche nel prossimo futuro si sbaglia, e non solo perché gli spostamenti casa-lavoro costituiscono solo una piccola parte di quelli totali (sono più frequenti, per esempio, quelli casa-supermercato o casa-palestra).

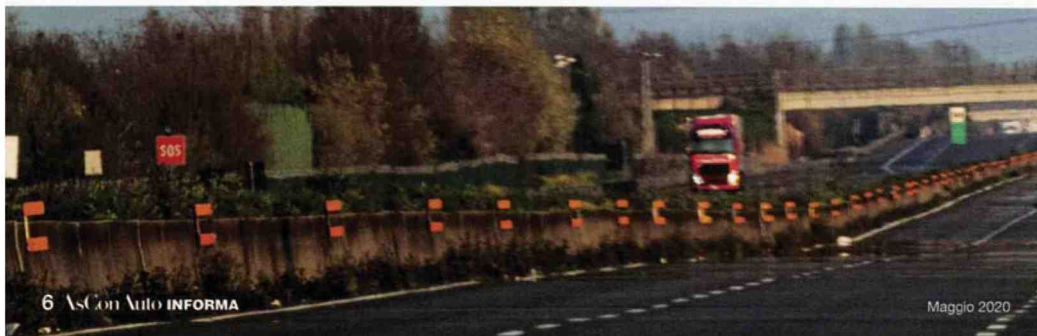
"Il ricorso allo smart working", ha evidenziato Rosaria Amodio, "non è facile per tutti. Il 53 per cento del campione - quindi oltre la metà - non può accedervi, e del 47 per cento che può avvantaggiarsene solo due terzi possono farlo per l'intera settimana. C'è poi una forte reticenza a utilizzare i mezzi pubblici (autobus, tram, metro, taxi) e i mezzi di trasporto collettivi (aerei, navi, treni, pullman) e condivisi, visto che la promiscuità ai tempi del Coronavirus è complicata oltre che sconsigliata. Si può invece ipotizzare un maggiore ricorso alla mobilità su due ruote per evitare un probabile aumento del traf-

Niente paura per lo smart working

Veniamo, quindi, agli automobilisti: 500 quelli intervistati da GiPA per comprendere come il periodo di *lockdown* (ossia di isolamento) abbia modificato le abitudini in fatto di spostamenti e, soprattutto, qual è stato il suo impatto sulle percorrenze medie giornaliere.

"Il chilometraggio medio settimanale", ha spiegato la Project Coordinator GiPA Italia, "è passato da 224 a 39 chilometri nei giorni feriali e da 89 a 4 chilometri nel week end. L'86 per cento del chilometraggio è andato perduto. Si stima che due mesi di fermo abbiano portato

Strade e autostrade quasi deserte nei giorni di lockdown in tutta la Penisola. Si stima che si siano 'persi' oltre 41 miliardi di chilometri, pari al 10 per cento della percorrenza totale del parco della Penisola.





Non abbassate la guardia

Si preparano a ripartire sia le concessionarie, sia le officine. Dopo uno stop forzato di ben due mesi è tanta la voglia di tornare alle proprie attività ma non lo si può fare con leggerezza, come sottolinea Fabrizio Guidi, presidente di AsConAuto, ricordando che l'emergenza non è ancora finita e non si può certo pensare di abbassare la guardia. "In questo momento - spiega - bisogna muoversi con grande senso di responsabilità per non vanificare il sacrificio di questi mesi che sono stati pesantissimi sia sotto il profilo umano-sociale, sia dal punto di vista economico. Le principali misure per la tutela della salute e la prevenzione dei rischi andranno mantenute a lungo".

Si quindi a mascherine, guanti e igienizzanti nei luoghi di lavoro, alla sanificazione delle vetture in ingresso e in uscita dalle officine, alla pulizia delle attrezzature, al mantenimento della distanza di almeno un metro. No, invece, agli assembramenti, da evitare anche con un rigido calendario per gli appuntamenti.

"Lo dobbiamo a noi stessi - conclude Guidi - a chi lavora per noi e a tutti i nostri clienti. Come abbiamo sempre ribadito per AsConAuto la salute viene prima di tutto".

fico privato. Insomma, tutti gli scenari sono possibili". Marc Aguetz è anche convinto che la crisi rinverrà con tutta probabilità l'appuntamento con la mobilità elettrica, di ben oltre un decennio nel Vecchio Continente.

"L'inquinamento atmosferico durante i blocchi del traffico", ha osservato, "ha dimostrato il basso impatto delle automobili sulla qualità dell'aria. Le polveri sottili non sono diminuite. Inoltre, la necessità di rilanciare velocemente l'economia nei Paesi europei, dove l'auto gioca un ruolo fondamentale nell'attivazione del Prodotto interno lordo, è probabile che porterà alla rimozione del tetto dei 95g/CO₂ per km, rimozione che i costruttori hanno già richiesto a gran voce e che aveva avuto un ruolo fondamentale nello sviluppo di vetture a trazione alternativa. In Europa la mobilità elettrica potrebbe essere rinviata di decenni".

Operazione officine sicure

Tra le cose che non possono essere rinviate c'è, invece,

la messa in sicurezza delle officine, indispensabile per ripartire non appena si entrerà nella fase 2 che prevede la riapertura graduale delle attività, anche commerciali.

Solo chi potrà garantire la sicurezza a tutti gli operatori

come ai clienti potrà riaccendere i motori.

"Bisogna pensare a nuove procedure di accettazione in officina", ha sottolineato Marc Aguetz, "a riorganizzare il lavoro per garantire la massima sicurezza sia alle squadre - meccatronici, accettatori, etc - sia ai clienti. Sarà indispensabile, per esempio, scaglionare gli ingressi, sanificare le vetture prima di entrarci e prima di restituirle al proprietario. E tutto andrà fatto senza perdere efficacia e competenza. Iam e Oes qui

se la giocheranno alla pari". Un invito, quindi, a ripensare la propria attività in questi giorni di fermo per non perderne di preziosi al termine del lockdown. Perché finirà e la filiera dovrà ripartire. "L'altra sfida", ha concluso il numero uno di GiPA Italia, "sarà la disponibilità di ricambi. Chi ha fatto scorta avrà un'arma in più". ●

In vista della ripartenza bisogna pensare a una riorganizzazione dell'attività a tutela della salute sia degli operatori sia dei clienti