



La pandemia insegna più di un Master? Commenti e previsioni 2021 da enti e dirigenza nel mondo auto



Cosa ne pensano la Case auto e gli operatori della filiera automotive in Italia, di questo 2020 che si avvia a conclusione? Difficile trovare opinioni 100% comuni, viste le **differenze** tra chi è puro rivenditore e chi invece produce sistemi e ricambi, o ancora è addetto alle pratiche auto, alla sicurezza sulle strade. In ogni caso il settore cerca di far sentire una voce comune, sindacati inclusi, che è un ennesimo grido di allarme, prima delle Festività. Il 2020 è stato **pessimo per la mobilità e tutte le attività economiche collegate**, ma non è andata KO la nostra “vecchia filiera” per fortuna. Per il 2021 le speranze ci sono, di tamponare e riprendere vigore.

Non subito però e non basterà l'ennesimo balzo in avanti dell'auto elettrica. Un po' tutti gli “amici dell'auto” e di chi lavora nel comparto chiedono al governo **nuovi incentivi, migliorabili rispetto a quanto in vigore oggi** sia per metodo sia nel peso. Con l'occasione di #FORUMAutoMotive e della carrellata di “pezzi grossi” nella filiera auto che parlano o si fanno intervistare, abbiamo modo di raccogliere e riportare qui sinteticamente sulle pagine di automoto.it molte considerazioni. Sono quelle dei **vertici della filiera in Italia ma anche di rappresentanti delle grandi Case auto** estere, degli enti e delle associazioni nazionali. Sicurezza in strada calante

Un aspetto fondamentale prima di quanto sia industria e denari, è quello della sicurezza in strada, delle regole italiane non sempre coerenti alle esigenze mutevoli di soggetti e veicoli che popolano le nostre strade. Dall'Asaps (Associazione Sostenitori e Amici della Polizia Stradale) ricordano che l'iter del nuovo **Codice della strada è diventato “simile a un gioco dell'oca** e torna sempre al punto di partenza”. La prima approvazione alla Camera è dell'ottobre 2014 e dopo sei lunghi anni l'unico provvedimento di rilievo è quello recentemente preso per velocipedi e monopattini. L'associazione rileva come “la sicurezza in Italia è **passata dalla serie B alla serie C**”. Il Covid-19 ha fatto dimenticare le vittime della strada, a cominciare dai 167 motociclisti morti in tre weekend estivi.



Grandi produttori (auto, moto e pneumatici)

Un po' per quanto siano vicini al potere di gestione del mercato che hanno dominato fino ieri e un po' per come abbiano potuto già prendere rapide contromisure, nel complesso la visione di chi

gestisce le maggiori aziende legate alla mobilità è **meno pessima di quanto si pensi**. Almeno chi ha parlato pubblicamente, tra Case auto, moto o produttori pneumatici, è stato propositivo. Una frase forte è quella che ammette come avere imparato ora quello che **solo la pandemia e nessun master poteva insegnare**. La visione del mondo, in questo caso della **mobilità, non è più la stessa**. Sono crollate certezze e piani ma chi ha le spalle forti ne ha già previsti altri, di piani. Tralasciando i numeri del mercato 2020 che vi diamo in altri articoli (a questo link) il 2021 è visto come potenziale **opportunità** ma una pesante incognita: le linee imprevedibili che saranno adottate dal Governo. Ogni azienda, italiana o estera, dice la sua soprattutto in tema di incentivi.

BMW. Massimiliano Di Silvestre, Presidente e Amministratore Delegato, ricorda che *“Non si può nascondere che il 2020 sia drammatico per il business, ma portiamo a casa cose importanti, che si concretizzeranno nel prossimo futuro. Innanzitutto, non vogliamo innamorarci solo delle nostre idee, vogliamo costruire offerte che vadano nella direzione dell’utente finale. Chiuderemo l’anno con un aumento del fatturato, e per il 2021 abbiamo in programma il lancio di tre modelli che sicuramente ci daranno grandi soddisfazioni”*.

FCA. Santo Ficili, Head of Fca Italy Business Center & Emea Sales Operations, spiega che gli incentivi hanno spinto domanda *“così dopo un primo semestre in calo del 50% rispetto al 2019, il secondo si chiuderà quasi in parità. Ma l’alternanza apri-chiudi non ha aiutato. Da gennaio ci aspettano le incognite. Dobbiamo rispettare i limiti imposti da Europa e per questo servono incentivi”*.

PSA. Gaetano Thorel, Amministratore Delegato di Groupe Psa Italia: *“Gli investimenti su tecnologie multienergy ci hanno consentito di arrivare all’appuntamento del Cafe (Corporate Average Fuel Economy) target con vetture importanti. Tuttavia, bisogna incentivare non solo le auto con la spina ma tutte le soluzioni efficaci, anche quelle già note. Servono piani di 3-5 anni per svecchiare il parco circolante, quindi il Governo deve avere un obiettivo strategico. Anche perché l’Iva che si genera è più alta rispetto al costo degli incentivi. Il 2021 può essere molto positivo, ma bisogna eliminare al più presto le auto “maggioresni”, non necessariamente con modelli nuovi, l’usato può avere un ruolo chiave”*.

MICHELIN. Simone Miatton, Presidente e Amministratore Delegato di Michelin Italiana, ricorda che: *“Siamo un’azienda francese, ma ci sono 3.800 persone che lavorano in Italia. I mesi più difficili, vissuti tra chiusure e ripartenze, hanno determinato cali di produzione del 50%. Adesso stiamo lavorando a pieno ritmo e la previsione è positiva anche per il 2021. Siamo pronti a rispondere a ogni variazione sul mercato, anche se il Covid-19 ha avuto un impatto forte e ha ridotto le percorrenze e di conseguenza il consumo di pneumatici”*.

ENERGICA. Livia Cevolini, Ceo di Energica Motor Company, ammette che nel 2020 l’impatto c’è stato *“ed è stato concentrato nei mesi delle vendite delle due ruote, ma il calo per noi che produciamo solo moto elettriche è risultato inferiore rispetto a chi ha in listino modelli convenzionali. Il problema, oggi, si trova nella supply chain: il mercato risponde bene, ma abbiamo ritardi dai fornitori. Ed è indispensabile trovare velocemente una soluzione a questo ostacolo”*.



Analisi degli enti

Aziende a parte, spesso multinazionali coperte da grandi finanze, cosa ne pensano del 2020 e cosa prevedono per il 2021 i rappresentanti della nostra **filiere tricolore?** In Italia i **piccoli sono meno ottimisti** di certi colossi. Solo l’unione del comparto potrà portare a soluzioni utili a tutti. Si conta anche una **crescita** dell’indebitamento nelle aziende e per i cittadini permane il peso di un **trasporto pubblico non adeguato** alla fase di pandemia. Uno studio AlixPartners sulla mobilità e sulle aziende di settore in Italia ha ribadito il triste tema del “Deserto dei profitti”. Una ripresa che stava compensando la lontana la crisi del 2009 è terminata, con l’**Italia che ha sofferto più della media europea**. Secondo i dati le aspettative di ritorno a livelli pre-pandemia proiettano al 2022 e **2023, non prima**. Qualcuno prospetta nuove fusioni e nuovi accordi tra aziende nel settore.

ANFIA. Paolo Scudieri, Presidente di Anfia: *“Direi che il 2020 è sicuramente da ricordare; ci*

ha fornito chiare indicazioni su quello che sarà il futuro. Conosciamo tutte le negatività, ma ci ha insegnato a cambiare pelle, a reinterpretarci secondo le imposizioni europee. Dobbiamo attrezzarci, ma non solo le imprese, servono anche le infrastrutture, altrimenti non si vedrà mai il ritorno di capitale investito. Serve un pressing su tutti i Governi, a partire da quello europeo, per far riconoscere quello delle auto come settore strategico”.

UNRAE. Michele Crisci, Presidente di Unrae: “Anche per Unrae il 2020 non va dimenticato, va analizzato. Ha portato alla luce una serie di problematiche. Tutte le forze politiche hanno mostrato gap di competenze; chi è al comando deve essere in grado di reagire in modo corretto e questo non è accaduto. Posso dire che **il 2021 sarà di sofferenza se la domanda non sarà stimolata** adeguatamente. Quello che ci aspetta può essere un grande rischio o una grande opportunità. Non premiare l’automotive in Italia è un vero autogol e i responsabili dovranno prendersi le loro responsabilità”.

FEDERAUTO. Adolfo De Stefani Cosentino, Presidente di Federauto: “Per noi ci sono 20.000 posti a rischio. Sappiamo che il calo del 23% del mercato nel 2008 ha portato inesorabilmente a perdite per aziende e a riduzione di addetti concessionari e indotto. Il 2021 potrebbe seguire un copione simile e portare a un calo degli addetti e, di conseguenza, della capillarità. Chiediamo al Governo di ascoltare la nostra voce”.

Ricambi auto

Per quanto riguarda i ricambi auto il 2020 non è stato pessimo come per altri ambiti della filiera. Seguiamo su queste pagine il trend con il supporto di Fabrizio Guidi, Presidente di AsConAuto, che per fine anno ricorda come il calo di vendite di ricambi c’è stato, ma si sia riusciti a tenerlo su un livello accettabile. Addirittura pensando al futuro “*si respira un moderato ottimismo, in quanto sappiamo che la vettura privata sarà privilegiata rispetto al trasporto pubblico. La dimensione individuale sarà indubbiamente la più sicura*”.



Noleggio auto

A tirare le somme sul settore del noleggio auto è Aniasa, ente dedicato. Il noleggio auto è stato ed è **in sofferenza**, soprattutto a causa del mancato turismo nel Bel Paese. L’Italia ha perso 50 milioni di presenze straniere, che non sono state rimpiazzate solo in parte dal turismo domestico. Il 2021 sarà ancora un anno con il segno meno per il noleggio auto, secondo le previsioni “*un anno transizione di sofferenza a causa delle annunciate restrizioni alla mobilità e al turismo*”. Bene le moto

Le due ruote sono state protagoniste in Italia nel 2020 soprattutto per i noti **bonus da ottenere per le biciclette**, ma storicamente due ruote in Italia vuole dire anche moto. **Ancma**, l’associazione riferimento, dice che per le moto il 2020 non è da dimenticare, bensì da analizzare e comprendere. “*Siamo sorpresi dal sostanzioso recupero in soli due mesi. Ma non bisogna dimenticare che il settore delle due ruote a motore è diviso in due sezioni: la mobilità pura e la passione*”. Il primo è stato spinto dalla richiesta di **distanziamento** fisico e supportato dai bassi costi di utilizzo, dalla facilità di parcheggio e dalla crisi del trasporto pubblico. Ha invece sorpreso la spinta arrivata dalla **passione** per le moto: evidentemente **il periodo positivo è il**

risultato della voglia di rivalsa e di libertà dopo il lockdown. Per il 2021 le previsioni non sono però buone: si teme un contraccolpo dopo la chiusura dei ristoranti.

