

AT WWW.AUTOTECNICA.ORG



FILIERA AUTO IN EUROPA NEL 2023 SERVE **UNA SVOLTA**

SCORRENDO LE TABELLE DELLA ACEA diffuse da ANFIA, appare evidente che, nonostante i pendolamenti tra il segno più e quello meno nei vari mesi dell'anno, il 2023 chiude in ribasso, e che tra i 5 major



market solo la Germania, primo mercato europeo, cresce (+1,1%). L'Italia riporta invece il calo più marcato (-9,7% con 1.316.702

unità immatricolate). Per quanto riguarda il nostro Paese, va premesso che il mercato delle immatricolazioni nel 2022 è stato ancora fortemente vincolato alla disponibilità del prodotto, sostanzialmente dovuto alle difficoltà di approvvigionamento della materia prima e di alcuni componenti elettronici fondamentali. Gli incrementi di vendita altisonanti per qualcuno e i tonfi clamorosi di altri, per restare agli antipodi, sono dati reali ma che solo in un contesto più normalizzato rifletteranno le reali posizioni e, probabilmente già dal consuntivo del 2023, renderanno giustizia a tutti. Ce lo ha confermato **Gianmarco Giorda, direttore generale di ANFIA** in una breve intervista effettuata pochi giorni dopo la pubblicazione delle statistiche 2022: "I dati di immatricolazione sono stati molto condizionati dalla disponibilità dei veicoli nuovi, che per la nota carenza nella fornitura di chips elettronici è stata fortemente rallentata, con termini di consegna lunghissimi. La

crisi non è totalmente risolta, ma ci sono segnali di miglioramento rispetto ai mesi scorsi e prevediamo che il 2023 sarà un anno in cui questa criticità dovrebbe tendere a rientrare. Sono ormai due anni che componentisti e Costruttori subiscono degli stop & go produttivi che ovviamente si ribaltano sulle immatricolazioni. Dunque, a parziale giustificazione di un mercato asfittico c'è indubbiamente il fatto che molte auto non erano disponibili. La situazione a inizio anno è ancora critica, tanto che qualche azienda ha già programmato delle fermate produttive per mancanza di centraline elettroniche. Ma nella seconda parte del 2023 riteniamo che la soluzione dovrebbe risolversi. Già adesso i tempi di consegna si stanno assottigliando rispetto a quelli biblici dell'anno scorso". A questo si è aggiunto anche un problema logistico, in parte dovuto ai blocchi dei porti cinesi e in parte anche a carenze a livello di trasporti. "In effetti un altro problema emerso in questi ultimi mesi è proprio quello della logistica", aggiunge Giorda, "poiché le auto completate non riescono a essere trasferite con regolarità dai siti produttivi agli hub di distribuzione o direttamente ai dealer. Dai porti cinesi le cose vanno meglio sia in termini di movimentazione sia di costi. Durante il lockdown i prezzi dei trasporti marittimi dalla Cina avevano raggiunto prezzi astronomici, addirittura cinque volte superiori al periodo pre-covid. Ora questi sono rientrati e seppur superiori al passato, sono sostenibili". Se questo è il quadro generale per quanto riguarda i Costruttori, la filiera della componentistica non sta meglio. ANFIA

si sta battendo per ottenere i necessari supporti a livello statale. "Ci sono due direttrici su cui secondo noi bisogna continuare a lavorare. La prima è a livello nazionale, e devo dire che avevamo già chiesto e ottenuto un fondo per l'automotive dal precedente Governo quando il ministro era Giorgetti. Si tratta di 8.7 miliardi di euro da qui al 2030 di cui una parte, fino al 2024, dedicata a finanziare anche gli incentivi all'acquisto e il resto dedicato ad attuare strumenti di politica industriale per la riconversione della filiera. In questo contesto due sono gli strumenti che vengono finanziati da questo fondo: il primo è un contratto di sviluppo che aiuta la riconversione industriale delle aziende che vogliono adattare stabilimenti e linee di prodotto in vista di cambi di tecnologia come, ad esempio, chi produce sistemi di scarico o serbatoi, almeno per il mercato europeo. Il secondo è l'accordo di innovazione che ha l'obiettivo di aiutare le attività di ricerca e sviluppo di nuove soluzioni tecnologiche. A questi fondi possono accedere aziende piccole, medie e grandi, ovviamente con livelli di intensità e supporto diversi anche in base alle proprie capacità finanziarie e al posizionamento territoriale. Come ANFIA, infine, auspichiamo la necessità di un fondo europeo dedicato alla transizione che sia complementare a quello che stanno facendo gli Stati membri. La transizione è stata voluta sostanzialmente dalla politica in maniera precisa, ambiziosa e mandatoria: è dunque giusto che la politica si attivi e supporti le industrie per evitare di arrecare danni irreparabili anche a livello sociale".