

# Gazzetta MOTORI

L'INTERVISTA

## Incentivi auto e prezzi in salita: "L'attesa danneggia il mercato"

Gazzetta  
MOTORI

Gazzetta  
Motori:  
tutte le notizie



La Mia Auto:  
tutte  
le notizie



Offerte auto  
nuove



Marco Stella, vicepresidente di **Anfia**: "Gli incentivi sono diventati un mistero". Sulle direzioni della Ue riguardo l'auto elettrica: "Serve la massima apertura su più tipi di motorizzazione". Sulla carenza di componenti: "Il tema è sopravvivenza delle aziende"

L'offerta del mese di  
**CheAutoCompro.it**

powered by  
Gazzetta **MOTORI**

Gianluigi Giannetti

04 mag 2022 | 12:01 - 12:01 - MILANO



Il mercato auto ad aprile ha registrato meno di 100 mila immatricolazioni in Italia *Afp*

L'incontro ravvicinato tra una pandemia, la crisi dei chip a livello globale e la guerra in Ucraina sta destabilizzando i fondamentali della produzione e quelli delle vendite, che in Italia ad aprile sono scese sotto la soglia psicologica di 100.000 nuove immatricolazioni, in calo del del 32,98% rispetto allo stesso mese del 2021. "Potremmo doverci abituare all'idea di una automobile più rara, e più cara", questo il primo scenario del prossimo futuro tratteggiato da Marco Stella, vicepresidente di **Anfia**, l'Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica. Aumento dei costi di energia, materie prime e trasporti arrivano nel momento esatto in cui l'auto è chiamata alla transizione

ecologica più forte. Quello in cui anche le promesse non mantenute diventano un problema.

LEGGI ANCHE

### Mercato auto Italia: altro crollo ad aprile: 48.000 immatricolazioni in meno



Marco Stella, vicepresidente di **Anfia** e responsabile dei componenti

### Che fine hanno fatto gli incentivi auto 2022?

"Capisco che la sequenza delle emergenze è diventata difficile da gestire anche per le istituzioni, ma il nuovo piano di ecoincentivi è stato annunciato il 18 febbraio scorso e definito con un Dpcm il 6 aprile con un orizzonte logico di applicazione a partire dall'inizio del mese di maggio. Gli incentivi sono sulle pagine dei giornali da settimane, ma solo lì, e così stiamo danneggiando un mercato provato da mesi di attesa. Non c'è nessuna motivazione politica per un simile ritardo. Ormai siamo oltre i tempi tecnici delle procedure di verifica contabile, al di là di ciò che serve per allestire la piattaforma di prenotazione on line. Gli incentivi sono diventati un mistero e qualcosa sta accadendo. Ci sono fondi già previsti e assegnati, declinati in maniera ragionevole anche sulla fascia di vetture con emissioni di CO2 comprese tra 61 e 135 g/km, proprio dove aiuterebbero in modo determinante il rinnovo del parco circolante, con soluzioni accessibili".

LEGGI ANCHE

### Incentivi 2022 auto e moto: tutte le cifre e le fasce ammesse

### Vincerà il pragmatismo? Anche l'Europa

## mette in discussione il dogma dell'auto elettrica?

"La Commissione trasporti del Parlamento europeo ha votato per chiedere che dal 2035 i veicoli di nuova immatricolazione riducano le emissioni di CO2 del 90%, e non del 100% come proposto inizialmente dalla Commissione Ue. Per il 2035 dunque potrebbe non esserci un blocco ai motori a combustione, anche se evoluti. Prendo questo voto in modo ottimistico, una prima apertura verso una nuova consapevolezza. Non credo che cambi la direzione verso l'auto elettrica, ma vogliamo che il percorso sia sostenibile, socialmente ed industrialmente. In Europa circolano oltre 300 milioni di vetture, in Italia 39 milioni, e in una transizione sono i tempi che contano. In ballo ci sono sfide enormi, complicate dall'attualità di molte crisi locali e globali. Se questo voto è la presa di coscienza di tutto questo, lo vedremo. C'è bisogno della massima apertura verso più tipi di motorizzazioni diverse, biocombustibili e idrogeno. Il pragmatismo mette tutti nella condizione di accedere all'auto. Oggi sta diventando un fatto non banale".

LEGGI ANCHE

### **Motori termici: la Commissione trasporti Ue contro lo stop dal 2035**



Il porto di Shanghai è bloccato dai lockdown locali

### **I prezzi salgono sempre di più. Esiste un modo per contenerli?**

"La notizia c'è, e va spiegata, perché non è buona. La prospettiva dell'incremento dei listini sta cambiando, da quello che era un medio termine ad uno più lungo. Su una serie di fattori abbiamo la

speranza che i costi tornino a scendere, ma su altri gli analisti prevedono tempi molto più dilatati. Il nichel destinato alla metallurgia e alla componentistica elettronica è aumentato del 40%, litio e terre rare per batterie e motori elettrici stanno letteralmente decollando, con la domanda che non accennerà certo a scendere. L'acciaio ha un prezzo doppio rispetto a 18 mesi fa, l'alluminio vale il 150% in più. Negli ultimi mesi il costo di produzione di una vettura di media taglia è già salito di 1.100 euro. Lo avevamo previsto, ma ora non abbiamo idea di quanto ancora potrà crescere. Se e in che misura diminuirà".

---

LEGGI ANCHE

### **"Le auto nuove costano 1100 euro in più". Ecco perché**

---

#### **Ma nessuno può intervenire?**

"C'è chi lo fa già da un anno e mezzo. Se nel 2021 la crisi dei chip ha gravato in egual misura sui costruttori automobilistici e sui loro fornitori di componentistica, sono stati questi ultimi a caricarsi tutti i maggiori costi delle materie prime, senza poterli riversare sui primi. I produttori hanno anzi liquidato le vetture in stock e poi anche aumentato i listini, razionalizzando le catene di montaggio fino a produrre praticamente solo quello che il cliente ordinava. Neppure nel 2022 costruttori e componentisti riusciranno a dividersi i costi delle materie prime e ci aspettiamo che lo scenario peggiori. Il problema non è che un componente costa di più, ma casomai che rischia di fallire l'azienda che lo produce".

---

LEGGI ANCHE

### **L'auto arranca tra Covid e guerra in Ucraina, i dati**

---



La taiwanese Tsmc è il maggiore produttore al mondo di semiconduttori *Afp*

### **Ma non è ridicolo in tempi di mercato globale?**

"Il contrario casomai. La pandemia e le tensioni geopolitiche stanno aprendo il vaso di pandora. Abbiamo dato per scontate la globalizzazione e l'assenza di barriere. Ci saranno dei ripensamenti molto importanti. La crisi del porto di Shanghai, con centinaia di milioni di dollari di merce bloccata in rada, è un fatto impensabile, gestito in maniera frustrante. Non immaginare ripercussioni sul commercio mondiale è inconcepibile. Dobbiamo avvicinare le catene di valore e di produzione ai mercati di vendita. Non è protezionismo, ma protezione. L'idea di un oggetto pensato e disegnato in un luogo, ma prodotto dalla parte opposta del mondo adesso è molto in discussione. Ci rende incredibilmente vulnerabili, in tutti i settori industriali. Il nostro perimetro vero è l'Europa".

LEGGI ANCHE

### **Shanghai: il lockdown da Covid blocca il porto, in tilt i trasporti. Problemi anche per Tesla**

### **Il programma comunitario per la produzione di microchip quindi è la strada giusta?**

"Il chip act impegna investimenti per sostenere la produzione di semiconduttori nel nostro continente ed è un fatto estremamente positivo, ma non basta. Serve un Battery Act, perché le 30 gigafactory costruite o in arrivo nel continente sono solo il 30% di un processo che richiede anche l'acquisizione sistematica di materie prime per le

batterie. E ancora, è necessario un Energy Act, perché non possiamo pensare di affrontare di nuovo il tema delle energie rinnovabili come dieci anni fa, spingendo i privati a creare campi eolici o solari utilizzando tecnologie e componenti prodotti altrove. Non possiamo affrontare la transizione con la cassetta degli attrezzi che abbiamo adesso. Quando ci sono".

LEGGI ANCHE

## Crisi dei chip e auto, come stanno le cose e il ruolo della Cina



04 maggio 2022 - 12:01

© RIPRODUZIONE RISERVATA

POTRESTI ESSERTI PERSO

ANNUNCI PPN