

Gazzetta MOTORI

L'INTERVISTA

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

Gazzetta
MOTORI

Gazzetta
Motori:
tutte le notizie



La Mia Auto:
tutte
le notizie



Offerte auto
nuove



I prezzi delle materie prime schizzati in alto fanno aumentare i costi di produzione. Intervista con il vicepresidente di [Anfia](#) Marco Stella per fare il punto su tutte le difficoltà che la filiera automotive sta affrontando, dalla transizione tecnologica al futuro dei posti di lavoro

Gianluigi Giannetti

23 marzo 2022 - 10:42

L'offerta del mese di
[CheAutoCompro.it](#)

powered by
Gazzetta MOTORI



Il crescere dei costi delle materie prime fa lievitare i costi di produzione

Stiamo attraversando quella che è una *Shock economy*. Questo il giudizio di un osservatore privilegiato come Marco Stella, vicepresidente e presidente del gruppo componenti di [Anfia](#), l'Associazione nazionale filiera industria automobilistica che è parte interessata e attiva nei colloqui con il governo nella scrittura di un piano per il settore automotive in Italia, che ancora manca. Ne va di decine di **migliaia di posti di lavoro** potenzialmente a rischio, ma anche del complesso di scelte che condizioneranno la mobilità nei prossimi anni. Se possibile, limitando i costi che l'emergenza sta facendo lievitare, a spese degli automobilisti.

LEGGI ANCHE

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

Marco Stella siamo nella tempesta perfetta?

"La sequenza è iniziata con scelte fin troppo nette verso una transizione ecologica nel segno dell'elettrico, annunciata e imposta. Poi è arrivata la pandemia, seguita da un periodo dove i problemi del trasporto internazionale, la crisi dei microchip e di alcune materie prime hanno reso la vita molto difficile al settore, che ora rischia di andare seriamente in crisi per effetto dello scoppio della guerra. L'industria è provata. Molti costruttori automobilistici hanno concluso il 2021 in positivo, subendo una produzione rallentata per via della mancanza di semiconduttori, ma poi ricorrendo a vetture in stock e limitando gli sconti per riallineare i listini al profitto. I fabbricanti di componenti sono andati invece chiaramente in sofferenza. Nel 2022 la situazione può seriamente peggiorare, stavolta per tutti".

LEGGI ANCHE

Ucraina, a rischio il 15% della produzione europea di auto



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

Che peso ha tutto questo per gli automobilisti?

"La produzione di una autovettura risente di una determinata serie di voci diverse di costo. In questo momento sono praticamente tutte in salita verticale contemporanea. L'inflazione a livello europeo sta crescendo in modo netto, l'aumento

del prezzo di ogni forma di energia è sotto gli occhi di tutti, la logistica e i trasporti non hanno ancora recuperato dalla crisi del 2021. Ora anche le materie prime rischiano di andare fuori controllo. In corrispondenza dello scoppio della guerra in Ucraina, l'alluminio è cresciuto di prezzo del 220%, seguito dal Nickel e da una lista di elementi necessari per la componentistica. Il risultato? Negli ultimi mesi il costo di produzione di una vettura media è salito di 1.100 euro".

LEGGI ANCHE

Immatricolazioni auto Europa, a febbraio 2022 -6,7% rispetto al 2021

E siamo solo all'inizio della transizione verso l'elettrico...

"Il settore auto ha prodotto e redistribuito tanto valore nella nostra società. E' il primo ad affrontare questa sfida e deve farlo con pragmatismo, cioè meno ideologia. Il legislatore europeo non può guidare la transizione contro un muro. Nel nostro continente esiste un parco circolante di 300 milioni di vetture, in Italia di 39 milioni, ed è inevitabile dover pensare ad una transizione più dolce verso l'elettrico, consigliata dall'enorme ordine di scala di questa sfida. In questo momento esistono circa 400 modelli di vettura ad emissioni zero, ma la velocità nell'adeguamento delle infrastrutture non basta, e neanche quella impressa alla produzione energetica da fonti rinnovabili. Gli interventi voluti dalla Commissione Europea nel piano Fit-for 55, ovvero il taglio delle emissioni di CO2 del 55% delle auto a partire dal 2030, seguita dal taglio definitivo del 100% a partire dal 2035, vanno invece discussi in modo concreto. Serve metodo e tempo, a vantaggio di tutti".

LEGGI ANCHE

Guerra ed energia, se l'auto va a carbone



La Commissione europea chiede lo stop alle vendite di auto con motore termico entro il 2035

Il governo italiano si sta impegnando a costruire una strategia dell'auto?

"Il pacchetto di interventi in arrivo entro il 31 marzo racconta che esiste da parte dell'Esecutivo una consapevolezza che prima non c'era. Palazzo Chigi ha messo i ministri a coordinarsi sul tema della qualificazione dei fondi a favore dell'automotive, che sono una buona notizia, soprattutto per il segnale che mandano. Gli incentivi all'acquisto sono certamente utili per sostenere il mercato e i nuovi prodotti in arrivo, ma la logica è che non restino una costante del sistema e piuttosto decrescano con il tempo, a favore di un piano molto più articolato che gestisca la transizione. Il settore può accedere anche a 3 miliardi di euro che finanziano progetti di larga portata nel Pnrr. Possiamo costruire un nuovo ecosistema e per questo chiediamo incentivi per ricerca e sviluppo, iniziative a supporto per la formazione del personale delle aziende nelle nuove tecnologie, e infine incentivi sugli investimenti per aumentare la produttività".

LEGGI ANCHE

Incentivi auto 2022, diminuiscono i fondi: sono 700 milioni

L'Italia è ancora nell'auto che conta?

"La transizione spinta in maniera così forte sta facendo vedere i suoi effetti. I posti di lavoro a rischio nel nostro Paese sono ben oltre i 70.000 annunciati, perché i costruttori stanno riprendendo a fabbricare in proprio anche quegli elementi della vettura che per anni era scontato fossero richiesti a

fornitori esterni. E' una strategia comprensibile per recuperare profitti, ma per il mondo delle piccole e medie imprese della componentistica rischia di diventare un terremoto. Abbiamo tutti noi bisogno che in Italia si torni a fabbricare almeno 1 milione di vetture ogni anno, cioè che la capacità produttiva venga sfruttata. Il 2022 è l'ultimo treno che possiamo prendere, ed è quello della ricerca".

LEGGI ANCHE

Parco circolante auto in calo nel 2021: non accadeva da otto anni



In Italia il numero di persone il cui lavoro è legato all'auto supera gli 1,2 milioni

Ma la strada dell'elettrico non era già scontata?

"Con il Governo italiano siamo stati chiari, in modo che partecipi alle decisioni di Bruxelles con delle convinzioni. Quella fondamentale si chiama neutralità tecnologica, cioè la necessità che esistano più opzioni di powertrain da utilizzare per accompagnare e poi raggiungere la transizione energetica. Esiste l'elettrico, ma inevitabilmente anche l'ibrido e dobbiamo pensare in modo strutturato all'utilizzo dei biocarburanti a basso impatto, su cui l'Italia può avere un ruolo importante. Serve una strategia così come serve chiarezza attorno alla nuova normativa Euro 7 che arriverà forse a luglio, in un ritardo enorme che costringe le aziende ad adeguare in tempi fin troppo rapidi i motori a combustione a vincoli sulle emissioni che ancora non conosciamo. Questi propulsori sopravviveranno, ma non sappiamo come, e invece sarebbe utile vedergli imporre standard anti inquinamento raggiungibili per i consumatori. Le istituzioni comunitarie hanno il diritto di disegnare la transizione verso l'elettrico,

ma devono anche dirigerla in modo progressivo, come succede con i principi se poi devono diventare dei fatti".

Motori: tutte le notizie

La Mia Auto: tutte le notizie

Offerte auto nuove

23 marzo 2022 - 10:42

© RIPRODUZIONE RISERVATA

POTRESTI ESSERTI PERSO

ANNUNCI PPN