



Frenata dell'auto. Dalla produzione industriale ai servizi post-vendita

La crisi dell'auto manda ko anche ricambi e assistenza

AUTOMOTIVE

Anfia: flessione del fatturato del 43,4% nel trimestre da aprile a giugno

Sitran: «Sarà necessario recuperare marginalità e sicurezza sui veicoli»

Filomena Greco
TORINO

La frenata dell'auto e il rallentamento dell'intero settore trasporti ha inciso pesantemente su quella parte della filiera industriale che si occupa di ricambi per auto e truck. I dati del Barometro Aftermarket, la rilevazione dell'Anfia sull'andamento del mercato dei ricambi automotive, rivela una flessione del fatturato, nel primo semestre dell'anno, a doppia cifra, pari al -27,6%, con un primo trimestre in ribasso del 12,4%, seguito da un calo

del 43,4% da aprile a giugno. Una situazione pesante che fa il paio con la frenata nel mondo dell'autotrasporto, alle prese con una riduzione dei volumi - calo dell'11,9% degli scambi commerciali stimato dall'Fmi per il 2020 - e con cambiamenti strutturali indotti da nuove abitudini di consumo - da gennaio a maggio l'e-commerce è cresciuto del 25% - e nuovi modelli di business nella logistica e nella distribuzione.

In un contesto di mercato come questo si pone il tema della ripresa con un occhio alla sostenibilità economica per il settore dell'autotrasporto, in particolare, esi apre una fase di trasformazione per le filiere. «Digitalizzazione, intermodalità e servizi ad alto valore aggiunto rappresentano i driver per il prossimo futuro» sottolinea Alessio Sitran, Business Development and Institutional Relations Manager per Continental Automotive Trading Italia, azienda leader nella produzione di tachigrafi. Se da un lato resterà centrale la produzione di singoli componenti e ri-

cambi, dall'altro però sarà essenziale affiancare al prodotto fisico l'offerta di servizi digitale per rimettere in moto il business. «Per il nostro settore - aggiunge Sitran - è essenziale lavorare su piattaforme e generare valore su più livelli, dal trasporto, alla manutenzione di qualità fino all'assistenza professionale». L'aftermarket ruota intorno alle attività di manutenzione e sui ricambi: «Sarà necessario capire come recuperare marginalità - sottolinea Sitran - e come rimettere in moto i meccanismi di manutenzione e assistenza che garantiscono la sicurezza dei veicoli».

«Nel breve periodo la pandemia rappresenta una minaccia per il settore - racconta Andrea Pizzi, Business Development Manager di Skf Italia - compromettendo la capacità produttiva dell'azienda, con cali intorno al 50% per le forniture al primo impianto. Nell'aftermarket e nella componentistica per il nostro gruppo l'Italia rappresenta un polo produttivo importante, con le conseguenti difficoltà di esportazione legate al

lockdown». La sfida è accelerare sul fronte dell'incremento del valore tecnologico della componentistica, in parallelo con l'aumento di affidabilità e durabilità dei componenti a bordo di vetture e truck. «Si tratta di un cambio di paradigma per il settore - aggiunge Pizzi - che deve sempre più lavorare sulla qualità del componente e del servizio offerto, abbandonando una logica basata semplicemente sul prezzo del singolo pezzo». Per Skf, ad esempio, il processo industriale si focalizza sull'integrazione di sensori su cuscinetti, sistemi ruota, sospensioni, parti frenanti, con l'Italia che fa da centro di eccellenza nel mondo per l'intero gruppo svedese. Un processo di trasformazione che coinvolge tanto i produttori quanto i dealer e che chiama in causa un settore intero in trasformazione, tanto nell'automotive quanto nel mondo del truck, quest'ultimo finora non coinvolto nel piano di incentivi varato dall'Esecutivo, a differenza di quanto accade ad esempio in Germania.

© RIPRODUZIONE RISERVATA