

Tendenze

L'automotive che ci aspetta

# Il sogno? Un centro di assistenza globale

Riparazione, aggiornamento della tecnologia dell'auto, centro consigli per la clientela. Crisi e imperativi ambientali accelerano anche la trasformazione delle officine. Oggi e il domani secondo Eugenio Razelli, presidente **Anfia**

**L'**assemblea pubblica annuale dell'**Anfia**, l'associazione italiana dell'industria dell'auto, si è tenuta a Roma il 30 settembre (a pag. 18 un resoconto). *AutoPro* ha colto l'occasione per chiedere al suo presidente, Eugenio Razelli, ceo di Magneti Marelli Spa, un aggiornamento delle previsioni per l'industria automotive - e, in particolare, per l'aftermarket - in un momento di svolta epocale per il settore. "Quanto sta succedendo - dice subito Razelli - non ha precedenti: dal 2007 a fine 2009 si calcola un calo del 20% nelle immatricolazioni di auto in tutta Europa. E la flessione nello stesso periodo è del 35% per i veicoli commerciali e del 60% per quelli industriali. Per fortuna abbiamo fruito degli incentivi alla rottamazione altrimenti il tonfo sarebbe veramente drammatico. L'industria dell'auto paga le conseguenze di una sovrapproduzione congenita, ma la crisi finanziaria mondiale sta accelerando quel processo di concentrazione e di consolidamento intorno a pochi grandi produttori a cui l'automotive è ineluttabilmente destinato. Un fenomeno che già prima era evidente, ma diluito nel tempo e che ora procede a gran velocità. Il numero dei carmaker (diminuirà) è pertanto destinato a diminuire".

**Ci sono stati errori alla base di questa crisi o era inevitabile?**

"Tutti fanno errori. Nel caso dei costruttori di auto si sono adottati forse modelli di sviluppo troppo aggressivi, ma in un contesto mondiale di forte aggressività e animato da molti competitor, ognuno cercava di fare più degli altri".



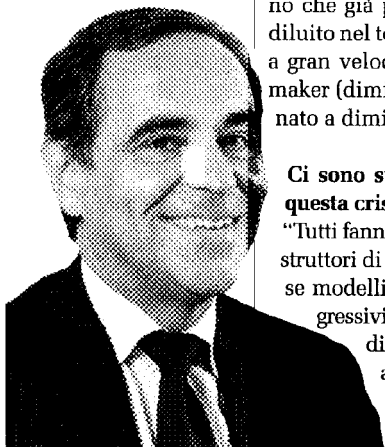
**Per il futuro, quindi, meno sviluppo e molto consolidamento? E le novità di prodotto o tecnologiche?**

"Avevamo già parlato l'anno scorso della sfida di diminuire le emissioni di CO<sub>2</sub>; sicuramente l'obiettivo rimane e chi sarà bravo a rispettare prima e meglio degli altri i limiti europei sarà favorito. Per riuscirci, serve innanzitutto un miglioramento dei motori a combustione interna. Ci sono infinite possibilità in questo campo. Ci sono la tecnologia multi-air, su benzina e su diesel, l'iniezione diretta, il Gdi, lo start & stop. Un primo risultato si avrà nell'accelerazione dello sviluppo delle tecnologie sui prodotti attuali. Poi saranno sviluppate nuove tecniche di mobilità, come quelle a metano per esempio, in cui l'industria europea è già molto forte, anche se mancano ancora le infrastrutture. Naturalmente arriveranno anche più motorizzazioni ibride e quelle elettriche, che tuttora presentano una serie di difficoltà da superare, di tipo sia tecnologico che economico. Per un po' sarà una nicchia, che poi si espan-

derà progressivamente. Credo che la filiera automobilistica italiana, con i suoi costruttori e componentisti, abbia le carte in regola per vincere la sfida, ma sarà necessario studiare e pianificare assieme al governo e alle istituzioni un piano nazionale che incentivi la ricerca e lo sviluppo delle nostre aziende. Un tavolo è appena nato, ora dobbiamo riempirlo di contenuti e assicurarci i finanziamenti".

**Si deve a questo la presenza all'assemblea **Anfia** del ministro dell'Università e ricerca Gelmini, seduta tra lei e Marchionne?**

"Sicuramente sì. La nostra collaborazione con tutti i ministeri è ottima; l'anno scorso abbiamo avuto il ministro per l'Ambiente, Stefania Prestigiacomo, perché l'esigenza era il pacchetto per la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>. Quest'anno che il pacchetto è realtà, dobbiamo realizzarlo al meglio sviluppando nuove tecnologie. Da qui l'importanza del confronto col ministro della Ricerca.



di Francesco Paravati

**Un piano come quello voluto da Obama in America sarebbe auspicabile in Italia?**

“Obama si è trovato davanti una situazione molto più critica, con due su tre dei grandi costruttori americani praticamente falliti, per cui è stata necessaria un'imponente iniezione di denaro pubblico. Qui in Italia non stiamo parlando di salvare aziende che stanno fallendo, ma di concentrare le risorse disponibili sui temi chiave per renderle più competitive. In questa crisi l'Ue è stata assente e molti Paesi, oltre agli incentivi, hanno concesso aiuti finanziari diretti alle aziende per sostenere la ricerca e sviluppo. In Italia sarà quindi necessario parificare la natura e l'entità degli interventi governativi a quelli degli altri stati e ripristinare la concorrenza”.

**Se dovesse scegliere tra incentivi alla domanda e incentivi alla ricerca delle aziende, mirata a migliorare l'offerta...**

“Sono due tipi di incentivi diversi, sui primi l'Ue non ha mai posto limiti, anzi li ha sostenuti, sugli incentivi alla ricerca l'Europa mette limiti per salvaguardare il principio della concorrenza”.

**Quando si potrà parlare di un parco circolante davvero rivoluzionato?**

“Se guardiamo al 2015 non prevediamo variazioni sconvolgenti. Allungando lo sguardo al 2020 si nota già l'arrivo di molte vetture elettriche e un mercato in crescita. Ma non sarà uno sviluppo in tempi brevi, anche se i limiti di emissioni imposti dall'Ue ai costruttori per il 2020 impongono un mix di vetture in cui le auto elettriche avranno un peso rilevante, indispensabile per rispettare le emissioni totali. Quest'accelerazione tecnologica è un fenomeno positivo che cambierà le nostre abitudini, ma anche quelle di chi le auto le ripara. Alcuni giorni fa, al volante di una vettura start & stop, dopo i primi dieci minuti di ansia sono rimasto piacevolmente sorpreso constatando che il motore si spegneva per farmi risparmiare benzina, per poi ripartire subito, senza perdite di tempo. Siamo fautori di una tecnologia sulle vetture che possa soprattutto consigliare e aiutare l'automobilista; ad esempio a cambiare marcia per risparmiare e inquinare meno.

**L'aftermarket e il mondo dell'assistenza sono pronti a questi cambiamenti?**

“Cambieranno le tecniche di assistenza e servirà più formazione, che è fondamentale con vetture sempre più complicate, così come è fondamentali che siano disponibili le informazio-

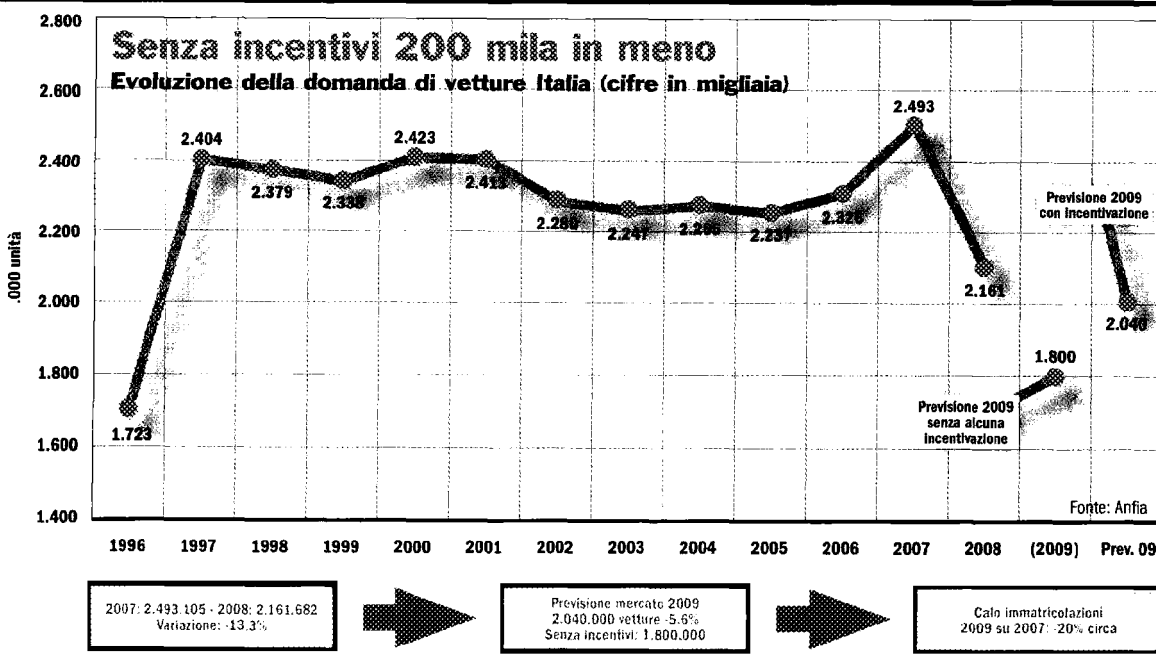
ni tecniche nella misura e nelle forme giuste. Credo che tutta la tecnologia intorno all'auto richiederà un profondo cambiamento della rete di assistenza. Il mio sogno è un centro di assistenza cui rivolgermi non solo se foro una gomma o se ho la batteria scarica, ma anche per aggiornare tutta la tecnologia che c'è dentro la macchina e magari anche per essere consigliato su come utilizzarla al meglio delle potenzialità. Questo varrà ancor più sui nuovi modelli elettrici, che in futuro saranno molto diversi da quelli di oggi. Quando sarà tutto elettrico, da un lato non avrà più senso eseguire certe operazioni e, dall'altro, ci sarà bisogno di caricare le batterie e aggiornare la tecnologia presso una rete di assistenza specializzata. Si imporrà un profondo cambiamento della rete. E questo lavoro lo dovranno fare assieme i costruttori e il mondo dell'autoriparazione indipendente.

**Per la nuova Ber si parla di un probabile rinnovo a metà, cosa pensa degli orientamenti dell'Ue?**

“Sono convinto, al di là delle decisioni ufficiali, che i contenuti della Ber verranno mantenuti per assicurare il controllo della libera concorrenza nella distribuzione automobilistica, con qualche norma specifica sull'aftermarket per proteggere i diritti dei più deboli”.

Industria e politica si parlano a Roma. Nella pagina a lato, il tavolo dei relatori all'assemblea Anfia. Da sinistra, il direttore generale Rossignoli, il ministro Gelmini, il presidente Anfia Eugenio Razelli (anche sotto), il ceo Fiat Marchionne e il sottosegretario allo Sviluppo economico Saglia.

www.ecostampa.it



Anfia i numeri anche sul sito. Il grafico qui a fianco fa parte della serie di schede sull'andamento del settore presentate all'assemblea Anfia. I materiali dell'evento sono pubblicati sul sito dell'associazione, una vera banca dati disponibile a tutti. [www.anfia.it](http://www.anfia.it)

# Assemblea con "coup de théâtre"

L'assemblea pubblica 2009 dell'Anfia si apre con un colpo di teatro di Silvio Berlusconi. Il quale, ancora prima che gli fossero chiesti ufficialmente, già aveva promesso gli incentivi nel prossimo anno per sollevare gli acquisti di auto. Erano le prime ore di martedì 30 settembre quando il premier, intervistato da una rete televisiva, annunciava: "Se sarà necessario rinnovare gli incentivi all'auto lo faremo". Poche ore dopo, a Roma, l'industria automobilistica italiana si era data appuntamento all'assemblea Anfia per denunciare gli allarmanti numeri di una crisi che non è più possibile gestire con le normali regole di mercato.

"Senza incentivi dovremo chiudere i primi stabilimenti", aveva detto poche settimane prima Sergio Marchionne, il numero 1 di Fiat, visitando il salone di Francoforte. Da allora nessuna risposta. Da gran comunicatore, però, il premier le risposte le ha fatte cascare proprio al momento esatto, all'assemblea della filiera dell'auto. Un'industria che, secondo dati riferiti dal presidente, Eugenio Razelli, vale 95 miliardi di euro tra auto, componenti e ricambi, occupa direttamente 275 mila addetti e indirettamente quasi un milione, ed è il primo investitore privato in ricerca e sviluppo, con i quasi 3 miliardi di euro l'anno (è la cifra che le 3000 aziende della filiera hanno speso nel 2008 per migliorare la tecnologia dei propri prodotti). Tutto il settore allargato addirittura vale l'11,4% del Pil italiano.

Qualcuno dell'Anfia aveva fatto in tempo a vedere il telegiornale del mattino, ma Marchionne, al suo ingresso in assemblea intorno alle 10.30, casca dalle nuvole quando i giornalisti gli chiedono cosa risponde all'impegno di Berlusconi. Il sorriso ha contagiato anche il pullover di cachemire blu del ceo di Fiat Group, il quale, ringraziato il Presidente del Consiglio, ha preso posto accanto al ministro dell'Istruzione e ricerca, Mariastella Gelmini e al

sottosegretario allo Sviluppo economico, Stefano Saglia, con l'aria sollevata di chi ha praticamente finito il proprio lavoro ancor prima di cominciare.

In platea, ad ascoltare l'appassionata difesa del settore da parte del presidente di Anfia, Eugenio Razelli, c'erano tutti quelli che contano nell'industria dell'auto italiana, da Montezemolo ai costruttori di auto esteri, ai componentisti storici agli uomini della Fiat di vario grado e mansione, più qualche volto dell'autoriparazione. Mancavano però alcuni rappresentanti del mercato indipendente (Adira, l'associazione dei distributori di ricambi) e i costruttori di attrezzature (Aica). La Ber, il regolamento di esenzione 1400/2002 che disciplina la distribuzione nel settore automotive, è stata l'altra grande assente dall'assemblea, nonostante il dibattito per un suo eventuale rinnovo sia ormai molto caldo nel settore. Non ne ha parlato il presidente Razelli, non ne ha parlato Marchionne, che si è limitato ad analizzare gli ultimi anni dei successi Fiat, non ne hanno parlato sicuramente neanche i due rappresentanti governativi invitati a far bella figura.

Anzi, "ottenuti" gli incentivi, le recriminazioni della categoria si sono concentrate contro un nemico lontano: i coreani. Il governo è stato messo in guardia - e il vicepresidente della Commissione Europea addirittura chiamato al telefono in diretta - sui danni che all'industria automobilistica italiana potrebbe arrecare l'accordo di libero scambio tra Corea del sud e Ue, che aprirebbe le porte a un'invasione di auto e ricambi asiatici a basso costo.

Dopo l'allarme giallo, tocca a Marchionne snocciolare i tanti successi della casa torinese, che non solo è risorta dalle proprie ceneri, ma si è fatta pure carico di andare a raccogliere le ceneri della terza industria dell'auto Usa, polverizzata da anni di cattiva gestione. "Abbiamo trovato una situazione difficile là, ma grazie alle tecnologie sviluppate da Chrysler e Fiat riusciremo a creare un mix di prodotti all'avanguardia per riprendere quote di mercato. Ma per far questo - avverte - avremo bisogno di massimizzare la produttività delle piattaforme, mentre è necessario che si riduca a pochi grandi gruppi il numero dei competitor". Altrimenti non ci sarà mai abbastanza domanda per una produzione ormai spropositata di auto.

A mettere Fiat sulla strada giusta, dice Marchionne, ci sono il know-how e le soluzioni tecnologiche già sperimentate da Chrysler sui motori e lettrici; la gamma di prodotti piccoli ed economici della Fiat, così come le potenzialità di rilanciare in America un marchio storico come Alfa Romeo. Il governo italiano, però, dovrà fare la sua parte: "Ci dovrà stare vicino - ha detto il ceo Fiat - anche perché non si creino distorsioni della concorrenza che ci costringano a giocare isolati contro concorrenti stranieri tenuti in piedi dal denaro pubblico". Non solo incentivi alla domanda quindi, che già non bastano più, ma anche e soprattutto incentivi alla ricerca. Che poi è il motivo per cui da un paio d'ore gli siede accanto il ministro dell'Istruzione e ricerca. Dopo un intervento non determinante del sottosegretario Stefano Saglia, tocca proprio alla Gelmini chiudere i lavori (la Presidente di Confindustria, Emma Marcegaglia, più volte annunciata, non arriverà mai in tempo per prendere il suo posto al tavolo). Finale con lodi e promesse di attenzione.

Foto Estrella Marcheggiano (2)



Volti noti dalla platea. Un momento dell'assemblea Anfia. In prima fila Luca Cordero di Montezemolo (Fiat e Ferrari) e, a destra, gli uomini Federaiipa: Vincenzo Malagò e Piero Mocarrelli.

**Ma le informazioni tecniche, a suo parere, sono state messe a disposizione dei riparatori indipendenti in modo sufficiente?**

"C'è sempre la possibilità di migliorare, ma oggi se qualcuno vuole farsi riparare la macchina da un indipendente diciamo che lo può fare. Il problema è che tutte le parti in causa vogliono tutto, e questo non può essere. Se i costruttori sono restii a dare le informazioni e gli

autoriparatori vogliono tutto, non si arriva da nessuna parte. Questo, però, è il passato. Già intravedo segnali di un maggior dialogo tra le parti. Si arriverà a posizioni di compromesso che faranno fare salti in avanti all'intero settore".

**L'ingresso di Fiat in America apre davvero nuove opportunità per la filiera italiana?**

"Sicuramente sì, perché si tratta di

ricostruire tutto e quindi c'è tanto da fare. Come associazione cercheremo di favorire i contatti. Chiaro, non è lecito pensare 'sono italiano e quindi vendo in America', ma chi ha i prodotti giusti sicuramente troverà spazio. Bisogna anche considerare che il cambio non è certo a favore dell'euro. Io comunque sono convinto che le opportunità saranno importanti per tutti i componenti della filiera".