

«Momento difficile e rischia anche la componentistica»

Vavassori (Anfia): vetture sempre più vecchie, arretra anche l'usato
«L'automotive bergamasco deve evolvere verso la mecatronica»

In Italia l'età media delle auto è salita a 9 anni. E, infatti, le vetture con più di 10 anni di vita rappresentano il 42% del parco circolante totale, che è di 37 milioni di unità. Se aggiungiamo un 11% di auto con più di 20 anni, arriviamo a un 53% di «catorci» viaggianti. Questi dati dell'Acì sono già indicativi della crisi delle quattro ruote. Ma il presidente dell'Anfia, l'Associazione nazionale filiera industria automobilistica, il bergamasco Roberto Vavassori, 53 anni, (lo è dall'aprile scorso, dopo aver passato trent'anni alla Brembo, di cui ultimamente era direttore Business Development), ne aggiunge altri, ancora più deprimenti.

«Nel 2012 le immatricolazioni hanno segnato un meno 20%. Ma è calato anche il mercato dell'usato (-17%), il che significa che chi vuole sostituire l'auto non riesce nemmeno a comprarne una usata».

Ne saranno felici le officine.

«Neppure tanto. Il mercato del ricambio, che di solito in tempi di crisi conosce periodi floridi, non è andato bene, ha messo a segno un misero +1%. Il che significa che abbiamo in circolazione auto mediamente più vecchie e con una manutenzione meno curata. Le grandi officine autorizzate quest'anno non hanno fatto affari. La gente tende a rinviare la manutenzione».

Prima o poi però i pezzi usurati vanno sostituiti.

«Le macchine oggi sul mercato

sono più affidabili che in passato e la longevità tecnica del veicolo è aumentata».

Ma perché va così male il mercato dell'auto in Italia?

«Precisiamo che, nel mondo, il mercato dell'auto nel 2012 è cresciuto del 5%: molto bene sono andati Usa e Cina, non benissimo i Paesi del Nord Europa, malissimo Italia, Francia e Spagna. Dipende innanzitutto dalla situazione economica generale, da un "sentiment" negativo, di sfiducia. Ma anche dalla accresciuta pressione fiscale, come la minore detraibilità su certe categorie di auto aziendali e il superbollo sulle supercar».

Cosa si può fare per rilanciarlo?

«Il record storico di 2 milioni e 400 mila auto vendute nel 2007 non sarà mai più toccato. Oggi siamo a un milione e 400 mila, un mercato sano dell'auto in Italia potrebbe risalire a 2 milioni di pezzi. Ridurre i balzelli fiscali sarebbe già un incentivo, ma ci vuole anche un orizzonte di fiducia più generale».

L'Italia produce solo

400 mila auto, contro i 2 milioni di Francia e Gran Bretagna.

«E i 6 milioni della Germania. In Italia non è competitivo costruire auto e il Paese nel suo insieme non è considerata

to affidabile da un eventuale costruttore straniero. Anche per questo la Fiat ha delocalizzato».

La componentistica auto non è però andata male.

«Grazie all'export. Ma non può andare avanti all'infinito perché se il mercato di riferimento è debole anche le multinazionali della componentistica potrebbero scegliere altri Paesi».

Lei conosce bene l'«automotive» bergamasco, come lo giudica?

«Ottima specializzazione nella fusione dell'alluminio e della ghisa, nei dischi freno, nella lavorazione meccanica, anche nella gomma. Ma la meccanica dovrebbe evolvere verso la mecatronica e anche dal tessile potrebbe arrivare un contributo, ad esempio nella lavorazione del carbonio, dato che l'auto sarà sempre più leggera».

La crisi dei concessionari completa il cupo quadro.

«Capitolo triste. Secondo alcune previsioni, in un paio d'anni il 30% dovrebbe chiudere. Sono in crisi soprattutto le piccole concessionarie familiari. Si dovrà arrivare a una concentrazione e riduzione dei punti-vendita».

Ma l'auto è ancora un bene irrinunciabile?

«Non lo è più. A Londra e New York il 20% dei giovani non ha neppure la patente. Crescono forme alternative, come, ad esempio, il trasporto pubblico».

Anche se in Italia è da Terzo mondo.

«Ma si sta poco alla volta adeguando. Io, per andare da Milano alla sede Anfia di Torino, prendo il Frecciarossa».

■ Pierluigi Saurgnani

© RIPRODUZIONE RISERVATA