



Roberto Vavassori: eccellenza industriale e lungimiranza politica per il rilancio dell'auto

////

Nicola Giardino e Marco Di Pietro

Intervista a tutto tondo al presidente di Anfia. Per comprendere la situazione del mercato italiano dell'automobile, ragionare sulle ricette per lasciare definitivamente alle spalle la crisi e prevedere cosa attende il settore nel prossimo futuro

Roberto Vavassori, dal 2012 Presidente di Anfia, l'associazione nazionale della filiera dell'industria automobilistica, ha le idee molto chiare. Da manager navigato (ricopre un ruolo di vertice nella Brembo) rappresenta il quadro della situazione in modo concreto ed efficace. E ragiona assieme a noi su quali provvedimenti potrebbero rappresentare la soluzione per ripartire di slancio verso un mercato dell'auto maturo e capace di affrontare in maniera strutturata le problematiche industriali e distributive del nostro Paese.

Facciamo il punto sulla crisi dell'auto in Italia. Negli ultimi mesi l'andamento della domanda di auto nuove ha finalmente virato verso il segno più, sia pure con valori modesti. Possiamo ritenere la crisi alle spalle, oppure ci dobbiamo arrendere a una stabilizzazione sui valori attuali per un ulteriore periodo (più o meno lungo) di tempo?

Siamo di fronte a un mercato ancora strutturalmente debole: prevediamo che alla fine di quest'anno potremmo consuntivare un segno leggermente positivo a livello di mercato di vendita. Ma c'è una forte distonia, che il risultato del mese di maggio ha evidenziato: il mercato dei privati rimane comunque debole, invece il mercato della clientela business, che tradizionalmente concentra gli acquisti all'inizio dell'anno e che quindi ha dato un tono positivo al primo quadrimestre, procede nettamente più spedito. Il timore, però, è che ora si esaurisca questa spinta. Che potrebbe non bilanciare più la poca verve del mercato retail.

La soluzione, secondo noi, come peraltro andiamo ripetendo da mesi, è quella di stabilizzare e rendere meno ciclica la richiesta di auto aziendali, tornando perciò a poter dedurre iva, costi di gestione e ammortamenti, in modo più armonico. Ovvero come avviene negli altri Paesi d'Europa. Il mercato italiano dell'auto può essere considerato fisiologico su un livello di 1.800.000 vetture nuove all'anno, vista la mutata attitudine dei consumatori nei confronti dell'auto, la diversa demografia e gli innegabili trend che evidenziano la tendenza alla riduzione del parco. Dobbiamo anche guardare alle specificità italiane: l'Italia è seconda al mondo per numero di automobili ogni 1000 abitanti. Una densità quindi già elevatissima, con una distribuzione molto parcellizzata: basta vedere il numero di auto vendute per ogni dealer in confronto al numero che ha la Germania. Quindi mi aspetto – ma non lo devo dire io – un'ulteriore razionalizzazione della rete distributiva nazionale. Un trend che in Europa si è già manifestato. Anche il livello di imprenditorialità e la dimensione dei dealer oggi giocano un ruolo molto importante in questo senso.

Con una produzione annua ormai intorno a 400 mila auto all'anno l'Italia è ancora da considerare nel novero dei Paesi produttori di auto che contano a livello mondiale?

Dividiamo la qualità dalla quantità. Certamente con meno di 400 mila auto vendute l'Italia oggi è al 25° posto nella classifica mondiale della produzione, quindi non è più considerabile nel novero dei grandi produttori. Dal punto di vista della qualità per fortuna le produzioni di sportive e ipersportive ci mantengono nella fascia delle nazioni importanti. Non è bello essere di fatto dietro alla Thailandia, alla Repubblica Ceca e alla Polonia, ma purtroppo è così.

Quali sono i motivi che hanno portato l'Italia a valori così bassi? Che impatto ha avuto questo fenomeno sull'industria dei componenti?

La mancata concorrenza è un fattore, così come la scarsa lungimiranza della politica e dei sindacati, cioè Istituzioni e parti sociali, che non hanno avuto tanta attenzione per questo settore, più volte osteggiato o, almeno, non favorito, magari scambiando in maniera un po' miope una concessione di un'installazione nel Sud Italia con il fatto che l'industria rimanesse sostenibile. Ci voleva ben altro invece; eppure esempi che avrebbero potuto metterci in guardia ne abbiamo avuti

anche in Europa. L'Inghilterra ci ha fatto vedere come si distrugge un intero settore dell'economia industriale nazionale, ma anche come lo si ricostruisce su basi diverse: oggi in Gran Bretagna si assemblano circa 2,5 milioni di vetture, e se ne esportano più di un milione, con un impatto positivo sull'indotto, sulla componentistica, su ricerca e sviluppo e su tutti gli altri settori industriali. È chiaro che noi non abbiamo saputo pianificare un'evoluzione adeguata per il settore. Quindi noi siamo a meno di 400 mila vetture l'anno, la Germania sui 6 milioni; mentre persino la Spagna, che non ha certo la nostra tradizione industriale nel mondo delle auto, è oltre i 2 milioni.

La contrazione produttiva italiana è solo conseguenza di scelte industriali o anche di mancanza di volontà politica?

Riassumendo in un'altra maniera, possiamo dire che col passare degli anni l'Italia ha perso in competitività dal punto di vista dell'attrattiva industriale: rigidità del mercato e costo del lavoro, lentezze burocratiche, incertezza del diritto, infrastrutture povere. Tutte queste cose in un mercato che si è globalizzato velocemente come quello dell'auto hanno spinto ai margini il nostro Paese. Per esempio, rispetto a una Spagna, a un Portogallo, ai Paesi dell'Est e addirittura rispetto agli altri Paesi dell'Europa dell'Ovest. In pratica ci siamo auto-esclusi rispetto a un'industria globalizzata che poteva scegliere molto facilmente dove andare a mettere capacità produttiva.

Tra l'altro l'industria automobilistica offre molto lavoro al di fuori dell'industria stessa...

Oggi una vettura in Europa è costituita mediamente per il 75% del suo valore da componenti esterni: infatti si parla car assemblers, non necessariamente di car manufacturers. L'industria dei componenti ha sofferto moltissimo, soprattutto nel tessuto industriale italiano, che è composto prevalentemente di piccole e medie aziende. Chi non è stato abbastanza veloce da far crescere l'azienda e internazionalizzarla, oggi non c'è più o vive malissimo. Addirittura molte multinazionali che nel tempo avevano basato la loro produzione anche in Italia stanno ripensando la loro presenza, perché, a fronte di volumi produttivi così bassi, difficilmente si giustifica una presenza industriale importante. La nostra grande battaglia come Anfia è di cercare di mantenere questo patrimonio, anche di know-how, delle multinazionali che lavorano in Italia. Non dobbiamo confondere il produrre auto in Italia con il produttore italiano: sono due cose totalmente diverse. Finalmente anche la politica sembra accettare che parlare di auto in Italia non significa parlare esclusivamente di aziende italiane.

Esiste una capacità politica di comprendere il prodotto auto, che è così complesso, dallo studio alla realizzazione, alla messa su strada, all'assistenza e alla rottamazione?

A livello ministeriale, per i dicasteri che interessano l'auto, senz'altro sì: al Ministero dei Trasporti, a quello dello Sviluppo Economico e all'Ambiente troviamo persone preparate e disponibili, funzionari che hanno diretta conoscenza del mondo dell'auto e del suo funzionamento. A livello politico, le agende non sempre hanno avuto l'attenzione dovuta al settore. Senza per questo dare la croce addosso a nessuno, ma è un'evidenza. Però è confortante il segnale che oggi si possono incontrare politici di vertice con un ottimo spessore: persone che, anche nelle difficoltà di una situazione congiunturale negativa, si impegnano e stanno facendo bene.

Parliamo del nuovo piano industriale FCA di Marchionne. Secondo Lei è sostenibile e, in caso affermativo, che impatto avrà sull'intera filiera automobilistica nazionale?

Noi come sistema Italia e come componentisti italiani siamo tutti grandi tifosi di qualunque piano industriale che possa riportare produzioni di qualità in Italia. Cerchiamo innanzitutto di lavorare per creare le condizioni affinché un piano ambizioso come questo si possa sviluppare al meglio. Non sempre però in Italia si è propensi ad accettare l'economia di mercato. In buona parte del paese rimane la logica di redistribuzione del reddito e non di meritocrazia.

L'industria nazionale dei componenti è in grado di battersi a viso aperto con i maggiori competitor internazionali?

Siamo in grado di competere sulle medium tech. C'è un bel libro di Gianfelice Rocca, "Riacendere i motori", che spiega come l'Italia non è low tech né high tech, ma abbiamo un substrato molto forte che è medium tech. Ci manca una condizione fondamentale: la dimensione. Tra gli associati Anfia, soltanto pochissimi superano il miliardo di euro di fatturato, poi si scende a dimensioni più piccole. Nell'associazione nostra omologa in Germania, invece, ci sono colossi come Bosch (che ha un fatturato di 50 miliardi), ZF (20 miliardi), Continental (15), Siemens, e tanti altri "giganti" di queste dimensioni. È chiaro che noi non ce la facciamo a competere vis-à-vis a livello tecnologico con queste aziende e dunque abbiamo solo pochissimi esempi competitivi. Sulla componentistica necessaria a queste grandi aziende per produrre i loro prodotti, invece, l'industria italiana svolge un ruolo importante e apprezzato, perché abbiamo un'ottima tecnologia di prodotto e di processi produttivi, e sappiamo fare le cose con minori investimenti rispetto ai tedeschi.

Possiamo dire che in Italia negli ultimi dieci anni la componentistica ha fatto quello che l'industria dell'auto non ha fatto, cioè evolversi?

Molto parzialmente sì: ha cercato di continuare a esistere e crescere, soprattutto rivolgendosi ai clienti esteri, guardando principalmente ai mercati tedeschi, ma non è stata certamente in

grado di supplire alle carenze.

Il comparto della riparazione e della distribuzione ricambi ancora una volta si è confermato anticiclico e sta reagendo abbastanza bene alla crisi, soprattutto se confrontato con la distribuzione automobilistica. A suo giudizio l'aftermarket italiano è dotato di strutture adeguate per far fronte alle nuove sfide tecnologiche conseguenza dei nuovi equipaggiamenti adottati in primo impianto?

Direi che sono due mondi un po' diversi quello della riparazione e quello della distribuzione dei ricambi. Comunque sì, in generale il comparto è stato più resiliente, perché lavora su un parco circolante molto denso e molto grande rispetto al Paese, e comunque il trend di razionalizzazione della rete dei riparatori in Italia è più rapido che nel resto d'Europa. In sostanza, chiudono ogni anno più officine in Italia che altrove. Anche perché da noi ancora una volta la stragrande maggioranza del tessuto imprenditoriale nazionale consiste in micro-aziende non hanno programmato il ricambio generazionale, oppure non hanno più convenienza nel proseguire l'attività. Credo anche che la tecnologia giochi un ruolo decisivo: se pensiamo a un autoriparatore prossimo all'età pensionabile, è difficile che abbia la voglia o la capacità di fare investimenti tecnologici per adeguarsi alla sensoristica aggiornata delle automobili di ultima generazione. Invece un autoriparatore di 30-40 anni è più propenso. Quindi direi che l'aftermarket italiano è solo in parte dotato delle strutture adeguate per far fronte alle nuove sfide tecnologiche, ci sono delle ampie aree che rimangono in difficoltà.

La componentistica italiana è largamente utilizzata dai fabbricanti esteri, anche dai brand premium. Un prodotto, dunque, di eccellenza che necessita però, per rimanere all'avanguardia, di investimenti nell'innovazione. Quali provvedimenti dovrebbe sviluppare, a Suo parere, il Governo Renzi affinché l'industria manifatturiera della componentistica possa essere un volano per la ripresa economica?

Abbiamo già chiesto provvedimenti al MISE e al MIUR: sostanzialmente l'implementazione di una deducibilità delle spese di ricerca e sviluppo, simile a quella che è in vigore, per esempio, in Francia. Purtroppo questo all'inizio costa, perché per qualche anno può diminuire il gettito nelle casse dello Stato, generando però nel medio periodo un volano di lavoro e di ricchezza che è necessario per il nostro Paese. E questo dovrebbe avvenire nell'ambito di una programmazione industriale che afferma, a livello strategico, che l'Italia vorrebbe essere nei prossimi dieci anni molto competitiva in pochi, selezionati settori; perché tutto non lo possiamo fare con le conoscenze e le caratteristiche che abbiamo. Se però concentriamo le risorse in certi settori, secondo me, possiamo continuare a essere il secondo Paese manifatturiero del Continente. Il che non è poco.

Una revisione profonda della fiscalità sull'automobile, in particolare per le auto aziendali, su quali aspetti dovrebbe agire affinché il mercato dell'auto possa di nuovo raggiungere volumi sostenibili per la filiera produttiva e distributiva?

Abbiamo fatto simulazioni e calcoli con i colleghi specializzati dell'Aniasa (*l'associazione dei noleggiatori, ndr*) e abbiamo la certezza che, se ci avvicinassimo ai livelli di deducibilità fiscale degli altri Paesi europei, il mercato potrebbe guadagnare centinaia di migliaia di nuove immatricolazioni ogni anno. Oltretutto con il vantaggio che, con la deducibilità dei costi per le aziende, ci sarebbe anche un circuito virtuoso su manutenzione e ricambistica, che ovviamente andrebbe a vantaggio di tutta la filiera, oltre che della sicurezza e della legalità, perché si ridurrebbero i fenomeni di economia sommersa.

Rinnovare il parco circolante italiano avrebbe benefici effetti sulla sicurezza stradale. Ma anche una normativa più severa sulle revisioni potrebbe migliorare la situazione. Con effetti immediati anche sul mercato dell'autoriparazione. L'Anfia è disponibile a sposare questa battaglia?

Le battaglie sono almeno di due tipi. La prima: combattere l'illegalità. E mi riferisco al 10-12% di automobili sul totale del circolante che viaggia senza copertura assicurativa (si tratta quindi di ben 3-3,5 milioni di veicoli). Questa è la prima battaglia in favore della legalità che occorre combattere. Anche il Ministero dei Trasporti ha messo a punto un valido strumento di contrasto, che però, per cavilli di implementazione, garantismo e altri ancora non può essere applicato in maniera efficace. La seconda riguarda appunto i controlli tecnici periodici. Però ritengo che, più che aggiungere nuove norme o inasprire quelle attuali, basterebbe fare in modo che le revisioni vengano svolte effettivamente ed efficacemente: questa è la prima condizione. Perché come sempre in Italia siamo bravi a creare leggi super-dettagliate nei minimi particolari, ma poi non applichiamo quelle stesse norme in maniera efficace. Dovremmo invece fare l'opposto: poche e semplici leggi, ma da far rispettare a tutti in modo inflessibile. E per lo svecchiamento del parco circolante italiano ritengo che gli incentivi, per essere efficaci, dovrebbero tenere conto che la maggior parte delle auto vecchie si trova nelle regioni dove il reddito è più basso. Non è affatto detto che un provvedimento "a pioggia" ottenga lo stesso effetto su tutto il territorio nazionale.