

"SE I CONSUMATORI NON SCELGONO L'ELETTRICO, COSA FACCIAMO? LI SANZIONIAMO?"

intervista a Roberto Vavassori, Presidente ANFIA di Marco D'Aloisi

Il 2024 appena concluso non è stato proprio un anno da ricordare per l'industria dell'auto. Quale è il suo bilancio?

Il mercato globale vive da alcuni anni una fase di inerzia, con un avanzamento solo in Asia, grazie al trend della Cina. In Europa, nel 2023, il gap di immatricolazioni rispetto al 2019 è stato di 3 milioni di veicoli e per il 2024 si prevede un'ulteriore riduzione di mercato, con volumi al di sotto dei 15 milioni di unità. In Italia, per il secondo anno consecutivo, il 2024 si fermerà sotto 1 milione e 780mila veicoli immatricolati, 350mila in meno rispetto al 2019. Di conseguenza, anche la produzione chiuderà il 2024 con appena 600mila autoveicoli, di cui poco meno di 300mila autovetture (-45%). In Europa abbiamo una sovracapacità produttiva strutturale che, unita agli effetti dell'avanzata dei costruttori cinesi e alla morsa delle normative UE sulla decarbonizzazione della mobilità, cui non fa seguito ancora una domanda adeguata, sta portando i car maker a ipotizzare la chiusura di alcuni stabilimenti per cercare di mantenere la propria competitività.



Come ANFIA, nel 2024, abbiamo svolto un intenso lavoro insieme a MIMIT, sindacati, regioni e Stellantis, identificando i gap di competitività delle produzioni italiane rispetto a quelle di alcuni dei maggiori Paesi competitor in Europa, mettendo a fattor comune le condizioni abilitanti necessarie all'Italia per incrementare la produzione nazionale di veicoli.

L'Europa non sembra volere tornare indietro sul tema delle multe perché "distorcerebbero la

concorrenza", ha detto recentemente la Commissaria europea al clima. Perché, secondo lei, ci sono così tante resistenze a lasciare che sia il mercato a decidere e non la politica?

Scontiamo le conseguenze di un approccio ideologico al tema della lotta al cambiamento climatico che ha improntato la definizione delle normative UE a monte, distorcendo le valutazioni di impatto del percorso definito, che richiede dei correttivi, fermi restando gli obiettivi. C'è infatti l'esigenza di mantenere coerenza con i regolamenti approvati, ma, essendo evidente che questi non hanno prodotto l'effetto sperato, occorre una modifica del meccanismo di conteggio delle emissioni e l'introduzione di flessibilità per l'utilizzo dei carbon neutral fuels. Del resto, se sono i consumatori a non aver scelto l'elettrico, che cosa facciamo? Sanzioniamo i consumatori?

Si è letto anche che alcune case automobilistiche pare si stiano organizzando in pool per comprare i permessi di emissione da aziende di veicoli elettrici come Tesla e Polestar. L'ennesimo regalo alla concorrenza extra-Ue?

Siamo contrari a questo sistema, già usato in passato, che drena risorse dalle nostre Case europee a favore di altre non europee e che, soprattutto, non porta nulla alla decarbonizzazione, fotografando una situazione che, di fatto del 2024, non cambia per effetto del pooling. Se nel frattempo non cambia la normativa, è come se le Case europee dicessero: "Io rispetto la media perché mi metto un po' di Tesla nel conto". È un'assurdità.

SIAMO CONTRARI A QUESTO SISTEMA, GIÀ USATO IN PASSATO, CHE DRENA RISORSE DALLE NOSTRE CASE EUROPEE A FAVORE DI ALTRE NON EUROPEE.

SE NEL FRATTEMPO NON CAMBIA LA NORMATIVA, È COME SE LE CASE EUROPEE DICESSERO: "IO RISPETTO LA MEDIA PERCHÉ MI METTO UN PO' DI TESLA NEL CONTO". È UN'ASSURDITÀ.

Lei ha espresso soddisfazione per le conclusioni del tavolo Stellantis che ha assunto impegni precisi per il rilancio della produzione in Italia. Basteranno?

La soddisfazione c'è, ma come componentistica siamo arrivati al 2025 molto provati. Siamo ancora nella "valle della morte": il 2025 sarà un anno ancora molto critico, pur se già segnato dall'introduzione di qualche nuovo modello di auto che andrà in produzione. Confidiamo però in un 2026 che possa ripartire con volumi produttivi almeno in linea con i livelli del 2022-23.

Resta il fatto che le auto costano sempre di più e se ne comprano sempre meno. Si stima che prima del Covid il prezzo medio di un'auto era intorno ai 21.000 euro, oggi è salito a 30.000 a fronte di un reddito medio di 22.000 euro. Quanto la crisi della domanda è dovuta anche a questo non certo trascurabile aspetto?

Commentare il prezzo medio totale del mercato auto non ha molto senso perché influenzato dalle variazioni del mix di canali, di segmenti e di alimentazioni. È infatti il mix scelto dai consumatori italiani il principale driver di questo incremento, dettato anche in seconda istanza – ad esempio nel confronto dal 2019 ad oggi – da contenuti di prodotto assolutamente rinnovati – si pensi agli ADAS e ai dispositivi di infotainment. Nel 2024, ad esempio, sono calate le vendite nel canale del noleggio a lungo termine, solitamente caratterizzato da elevati sconti, facendo quindi scendere di parecchio lo sconto medio ponderato. Quanto alla crisi della domanda, c'è da dire anche che le politiche di gestione della mobilità urbana scoraggiano l'acquisto dei mezzi privati.

Quali sono le sue aspettative per il 2025?

Auspichiamo che le misure da noi richieste a livello comunitario e nazionale vengano presto messe in campo. Mi riferisco ad un piano strutturale europeo per il settore automotive – a cui ha fatto cenno, proprio in questi giorni, anche il Commissario europeo alle strategie industriali Stéphane Sejourné. In Italia occorre prevedere ammortizzatori sociali straordinari per i prossimi 3 anni e, con le risorse del fondo automotive per il 2025, abbiamo invece proposto di istituire un credito d'imposta diretto per attività di R&S&I sulle traiettorie tecnologiche della nuova mobilità, di ridurre i costi delle bollette energetiche degli stabilimenti produttivi – per le quali partiamo da costi nettamente superiori a quelli dei nostri competitor europei – e di prorogare l'Ecobonus per i veicoli commerciali.



SIAMO ANCORA NELLA "VALLE DELLA MORTE": IL 2025 SARÀ UN ANNO ANCORA MOLTO CRITICO, PUR SE GIÀ SEGNATO DALL'INTRODUZIONE DI QUALCHE NUOVO MODELLO DI AUTO CHE ANDRÀ IN PRODUZIONE. CONFIDIAMO PERÒ IN UN 2026 CHE POSSA RIPARTIRE CON VOLUMI PRODUTTIVI ALMENO IN LINEA CON I LIVELLI DEL 2022-23