



## 2020, l'anno terribile per l'automotive - Sotto la Lente



### Al #FORUMAutoMotive timori e strategie per il prossimo anno

Il 2020 è stato, anche per l'automotive, un anno terribile e le Case e la filiera stanno mettendo a punto strategie per il 2021. Se ne è parlato nel corso della sessione conclusiva del #FORUMAutoMotive, durante il quale i principali attori del settore hanno esposto le loro proposte in una linea comune. Nel complesso, per chi gestisce le maggiori aziende legate alla mobilità, c'è la pesante incognita delle linee che saranno adottate dal Governo per dare impulso al settore.

Nell'analisi di AlixPartners sulla stagione, emerge come il Covid-19 abbia interrotto il ciclo di sviluppo che era iniziato dopo la crisi del 2009. "L'Italia ha sofferto più della media europea e le aspettative di ritorno a livelli pre-pandemia ci proiettano al 2022-2023. La reazione dell'industria al lockdown più pesante è stata efficace. Oggi il panorama è severo, ideale per spingere a nuove fusioni e accordi tra aziende". Omogenea la posizione dei rappresentanti della filiera. Se per Paolo Scudieri, presidente di Anfia, "serve un pressing su tutti i Governi per far riconoscere quello delle auto come settore strategico", Michele Crisci, presidente di Unrae, propone di analizzare quanto avvenuto nel 2020 e teme che il 2021 sarà di "sofferenza se la domanda non sarà stimolata adeguatamente". Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di Federauto, ha ricordato i 20.000 posti a rischio e il timore che il 2021 porti a un ulteriore calo degli addetti al settore.

Moderatamente ottimista Fabrizio Guidi, Presidente di AsConAuto, perché il settore dei ricambi ha tenuto nel periodo della pandemia. Drammatico, invece, il resoconto di Massimiliano Archiapatti, presidente di Aniasa, che ha sottolineato come il noleggio sia in forte sofferenza, e che il 2021 sarà ancora con il segno meno. Teme il contraccollo Paolo Magri, Presidente di Ancma: sorpreso per la spinta arrivata dalla passione per le moto, vede un futuro fosco per la chiusura dei ristori.

Gaetano Thorel, ad di Groupe Psa Italia, torna a chiedere incentivi "non solo per le auto con la spina - elettriche o ibride - ma tutte le soluzioni efficaci, anche quelle già note.

Servono piani di 3-5 anni per svecchiare il parco circolante, quindi il Governo deve avere un obiettivo strategico. Anche perché l'Iva che si genera è più alta rispetto al costo degli incentivi. Il 2021 - conclude - può essere molto positivo, ma bisogna eliminare al più presto le auto "maggioresni", non necessariamente con modelli nuovi, l'usato può avere un ruolo chiave". Santo Ficili, Head of Fca Italy Business Center & Emea Sales Operations, sottolinea che l'anno si chiuderà quasi in parità.

"L'alternanza apri-chiudi non ha aiutato e da gennaio ci aspettano le incognite. Dobbiamo rispettare i limiti imposti da Europa e per questo servono incentivi".

Massimiliano Di Silvestre, presidente e ad di Bmw Italia, definisce il 2020 "drammatico per il

business" ma conta, nel 2021, sulle 'soddisfazioni' che arriveranno dal lancio di tre modelli.

Livia Cevolini, Ceo di Energica Motor Company, sottolinea che il calo per chi produce solo moto elettriche è risultato inferiore rispetto a chi ha in listino modelli convenzionali ma anche i ritardi dai fornitori. Infine Giordano Biserni, presidente di Asaps, l'Associazione Sostenitori e Amici della Polizia Stradale, ricorsa che "l'iter del nuovo Codice della strada è simile a un gioco dell'oca e torna sempre al punto di partenza. La prima approvazione alla Camera è dell'ottobre 2014 e, a oggi, l'unico provvedimento di rilievo è quello che di recente è stato riservato a velocipedi e monopattini. Il Covid-19 ha fatto dimenticare le vittime della strada, a cominciare dai 167 motociclisti morti in tre weekend estivi".