

SETTORE SEMPRE PIÙ IN CRISI

Auto, è allarme rosso: in ottobre -35,7% E Stellantis fa -41,7%

Materie prime e chip bloccano il mercato Unrae: «Un piano triennale di sostegno»



PRONTO IL RIASSETTO
Scott Wine,
ad di Cnh Industrial

Pierluigi Bonora

■ Che botta per il mercato dell'auto in Italia: -35,7% a ottobre sul 2020, un crollo simile (-35,9%) se si rapporta il dato con lo stesso mese del 2019, quando la pandemia non si era ancora presentata. Per il settore è allarme rosso, una situazione determinata dalla mancanza di materie prime e soprattutto di *chip* che porta a stop e rallentamenti delle produzioni, con le reti vendita che restano a secco. La concatenazione di eventi nuoce anche all'usato (-16,78%): non ci sono vetture nuove da vendere, quindi non si ricevono permutate. E le poche auto di seconda mano sul mercato risultano più care. «La complessa situazione e la pressione globale sul settore - avverte Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di Federauto (concessionari) - rischiano di compromettere i già delicati equilibri delle reti commerciali che ancora non hanno interamente metabolizzato i danni causati dal Covid-19».

Gian Primo Quagliano (Centro studi Promotor) azzarda un conto di fine anno pari a 1,432 milioni di veicoli immatricolati, ovvero -25,3% rispetto ai

livelli pre-pandemia (2019). Ottobre, dunque, è il quarto mese che il mercato ha la febbre alta a causa della crisi dei *chip*, mentre dal governo, promesse e rassicurazioni a parte, non arrivano riscontri concreti.

Ecco allora Michele Crisci, presidente di Unrae, parlare di «sconcerto» vista «l'assenza nella bozza della Legge di Bilancio di qualsiasi misura per l'*automotive*, nonostante alcuni ministri e viceministri abbiano assicurato un imminente piano triennale di sostegni». «Inoltre - aggiunge Paolo Scudieri, presidente di Anfia - il rifinanziamento di 100 milioni del "Fondo automotive" per l'acquisto di veicoli a basse emissioni, previsto dal DL Fiscale dello scorso 21 ottobre, è divenuto operativo soltanto a partire dallo scorso 27, incidendo quindi molto marginalmente sull'andamento delle immatricolazioni del mese. E ciò a ulteriore conferma del fatto che i continui *stop and go* degli incentivi sono dannosi per il mercato - oltretutto il fondo *ecobonus* per le auto elettriche e ibride ricaricabili della fascia 0-60 g/km di CO2 è a oggi già prossimo all'esaurimento - ferma restando l'indiscutibile utilità del rifinanziamento».

Nero è di conseguenza il momento dei costruttori: Stellantis chiude ottobre con -41,7% (la crisi dei *chip* ha pesato sui conti trimestrali); peggio fanno il gruppo Volkswagen con -45,7% e soprattutto Ford (-56,3%).

Intanto, Cnh Industrial (Exor) ha annunciato l'adozione di una nuova struttura strategica «come parte integrante della transizione verso un'organizzazione che sarà leader nei settori dell'agricoltura e del movimento terra in seguito allo *spin-off* di Iveco Group» (Investor Day il 18 novembre a Torino). «Questa nuova struttura - spiega l'ad Scott Wine - migliora l'agilità, elimina la burocrazia superflua e apre la strada a una più chiara responsabilizzazione, di pari passo con la realizzazione delle nostre priorità strategiche e la creazione di valore per gli *stakeholder*». L'ad designato per Iveco Group, come già annunciato, è Gerrit Marx. La nuova società sarà quotata in Borsa e inizierà a operare in maniera indipendente agli inizi del 2022. Per quanto riguarda Cnh Industrial, l'ad Wine supervisionerà tre *global business unit*: agricoltura, costruzioni e servizi finanziari ai cui vertici siederanno, rispettivamente, Derek Neilson, Stefano Pampalone e Oddone Incisa.

CNH INDUSTRIAL

Riorganizzazione generale definita dall'ad Wine. E Iveco Group si prepara allo scorporo

