

“Con l’avvento delle e-car, c’è ancora un futuro per gli autoriparatori ?”

maggio 2018

• *Le riflessioni del Financial Times*

Secondo un articolo pubblicato l'anno scorso sul "Financial Times" (il principale giornale economico e finanziario del Regno Unito) sono cinque i settori produttivi e dei servizi che in tempi ragionevolmente brevi (8-10 anni) sono minacciati dall'avvento delle nuove tecnologie.

Essi sono:

- le agenzie di viaggio;
- i produttori e i distributori di piccoli componenti;
- gli assicuratori;
- i consulenti finanziari;
- le autofficine.

Focalizzando l'attenzione solo sul settore delle autofficine, si segnala che le auto elettriche vengono spesso acquistate dai consumatori alla luce del fatto che sono più "pulite" e meno costose da gestire rispetto alle rivali a benzina o diesel.

Ma poiché non contengono virtualmente nessuna parte in movimento - a parte le ruote - le auto a batteria vantano un'altra specificità: non c'è quasi nulla da controllare sotto il cofano.

Sebbene ciò costituisca una buona notizia per gli automobilisti, crea invece grossi problemi per le migliaia di piccoli imprenditori che si occupano di manutenzione e riparazione di auto a benzina o diesel.

Il settore post-vendita non è solo una grande fonte di posti di lavoro nel settore, ma è anche una delle parti più redditizie del settore automobilistico. "Il business della vendita di automobili è un margine molto basso", afferma Philippe Houchois, analista automobilistico presso Jefferies (una multinazionale inglese della Finanza) .

"Ma finché avremo macchine con un motore a combustione interna, le riparazioni continueranno ad essere la principale fonte di guadagno per i concessionari."

Mentre un motore a combustione interna in un'automobile venduta oggi può avere diverse migliaia di parti mobili al suo interno, secondo Credit Suisse, una Tesla contiene solo 18 pezzi mobili.

"I motori elettrici non hanno praticamente nulla da fare per loro", afferma Steve Nash, amministratore delegato dell'Institute of Motor Industry (IMI), un ente professionale nel Regno Unito.

L'IMI stima che nel solo Regno Unito ci siano 40.000 imprese post-vendita, che vanno da grandi gruppi come Kwik Fit a un vasto numero di piccoli garage indipendenti. Un numero esatto è difficile da calcolare perché molti non si affiliano mai a un organismo associativo.

La stragrande maggioranza delle auto elettrificate vendute nei prossimi anni conterrà una forma di tecnologia mild-hybrid che utilizza sia un motore che una batteria.

Ma le auto esclusivamente a batteria, una parte in crescita del mercato, richiederanno un insieme di competenze fondamentalmente diverse da mantenere, come la competenza elettrica.

La Volkswagen ha recentemente dichiarato di voler riqualficare 7.000 ingegneri nella tecnologia elettrica, dal momento che la casa automobilistica tedesca si impegna a produrre un quarto delle sue vetture elettriche entro il 2025.

La posta in gioco di manomettere un'auto elettrica senza un addestramento sufficiente è alta, aggiunge. "Una batteria per auto elettrica può produrre 3-400 volt di corrente elettrica. Questo è peggio di essere collegato alla sedia elettrica.

Pertanto, nel momento in cui circoleranno su strada solo auto alimentate a batterie il numero di autofficine potrebbe ridursi notevolmente. Ma nulla è perduto. Un futuro per l'autoriparazione c'è ancora.

Basta organizzarsi bene. Quattro i consigli che dà Rozzoni, fondatore e presidente di KeRete (specializzata in servizi di web marketing per il settore autoriparativo).

Innanzitutto: assicurare un servizio esaustivo investendo in tecnologia e formazione per aumentare la qualità e l'efficienza dei suoi processi.

“L'autoriparatore dovrà poi garantire – continua - operatività 7 giorni su 7, con orari di servizio estesi (le auto in sharing e a guida autonoma di giorno lavorano, solo la notte possono fermarsi per un pit-stop senza perdere denaro)”.

Importantissimo è, poi, la customer care: “i proprietari dei veicoli, costruttori, noleggiatori, aziende tecnologiche misureranno nel dettaglio – sottolinea - ogni aspetto dell'intervento: ad esempio cosa è stato fatto e cosa no, quali ricambi sono stati montati, quanto è durato l'intervento, quanto sono state rispettate le tempistiche”. Senza dimenticare il fattore trasparenza. “Non un optional attraverso cui distinguersi, ma un prerequisito per poter restare sul mercato” avverte Rozzoni.

Oltre agli autoriparatori anche i noleggiatori sono a rischio. L'aumento in città dei servizi di trasporto, come Uber e le offerte rivali proposte dalle case automobilistiche, sta costringendo le società di noleggio a guardare i loro modelli di business.

L'ascesa di concorrenti trainati dalla tecnologia a piede flottante significa che i gruppi di noleggio tradizionali rischiano di essere superati. Europcar, il più grande operatore in Europa, ha avviato una serie di progetti che esaminano le opzioni di trasporto, dal car sharing ad altri servizi.

La società ha recentemente acquistato la sua franchigia irlandese in una mossa che gli ha dato la proprietà del più grande servizio di car sharing in Irlanda, la GoCar, che ha 150 veicoli in funzione.

Ma c'è una crescente competizione nello spazio, con case automobilistiche da BMW a Renault che propongono programmi di proprietà condivisa. La facilità di prenotare le corse in auto attraverso un'app - oltre al costo relativamente basso - costringerà anche i gruppi di noleggio a investire di più nella tecnologia per rimanere competitivi.

"Penso che ciò che le società di autonoleggio devono fare sia rendere davvero facile noleggiare un'auto", afferma Philippe Houchois, analista automobilistico presso Jefferies, citando concorrenti basati su app come ZipCar. "In questo momento ci vogliono 20 minuti per fare i documenti, e ci si sente molto nel 20 ° secolo."

• ***Diesel addio, inizia il viale del tramonto***

L'addio al diesel sarà lento, ma inesorabile. Un cambiamento destinato a stravolgere nei prossimi dieci anni lo scenario automobilistico. A cancellare intere gamme di modelli e a costringere i grandi costruttori a rivedere i programmi di sviluppo.

Un addio che ha fatto nascere un gruppo di pressione (Diesel XXI) tra alcuni dei grandi componentisti mondiali (da Bosch a Honeywell) con l'obiettivo di reagire alla campagna contraria al gasolio che sta montando in Europa.

Secondo AlixPartners, una delle maggiori società specializzate in analisi di mercato, tra poco meno di 15 anni la quota del gasolio diventerà residuale (9%), con le motorizzazioni ibride (28%), elettriche (20%), ibride plug-in (18%) che insieme diventeranno la maggioranza. Sono destinate a resistere ancora quelle a benzina (25% nel 2030 secondo lo studio) anche se opportunamente

modificate.

La tendenza alla riduzione dell'uso del gasolio nel mondo dell'automobile resta un fatto. Così come i regolamenti sempre più restrittivi nei confronti di questo carburante. Sempre la AlixPartners prevede che le norme europee di emissione (attualmente fissate a 95 g/km di emissioni medie di anidride carbonica entro il 2020) andranno ad aumentare progressivamente e con loro i costi per adeguare i motori diesel.

Cosa che costringerà i produttori ad aumentare il prezzo di listino dei modelli, rendendoli sempre meno convenienti rispetto a quelli a benzina. Un cambiamento che potrebbe rivoluzionare l'attuale scenario produttivo.

Secondo Alix Partners i costruttori di automobili dovrebbero essere in grado di riconvertire i loro impianti per la produzione di motori elettrici al posto dei tradizionali visto che in media, per costruire un impianto che produce 400.000 motori l'anno sono necessari 500 milioni di euro.

Mentre, per realizzare lo stesso numero di motori elettrici sono sufficienti circa 50 milioni ed è richiesto circa un decimo dello spazio necessario rispetto alla produzione di un motore endotermico. Oltre a costi di manodopera significativamente inferiori. Così per l'industria non resta che correre ai ripari. Cosa che ovviamente ha già cominciato a fare da un pezzo. Solo per fare qualche esempio, tra i più clamorosi c'è quello della Renault.

Secondo un rapporto della Reuters, la casa francese, tra le prime a fare enormi investimenti sull'auto elettrica, entro la fine del decennio ridurrà drasticamente l'uso di motori diesel per le citycar e, in seguito, per la maggior parte dei suoi modelli.

Questo proprio perché produrre auto a gasolio di piccole dimensioni potrebbe non essere più economicamente sostenibile dopo il 2020, anno in cui entreranno in vigore le nuove normative europee sulle emissioni.

Sullo stesso fronte c'è anche la Toyota, leader del mercato mondiale, che ha già annunciato lo stop alla produzione di vetture diesel a partire dal 2025. I loro obiettivi sono tutti in direzione dell'ibrido (la cui leadership è totale) con cui presto sostituirà la quota diesel. Ma strategie simili sono all'ordine del giorno dei grandi gruppi tedeschi che cominciano a "spingere" sempre più sui motori elettrici anche se per vederne i frutti bisognerà attendere ancora parecchi anni.

Londra e Parigi hanno già fissato i tempi per metterle al bando. La capitale francese vorrebbe bloccarle (almeno in parte) già a partire dal 2020 mentre Londra "si accontenterebbe" di una tassa giornaliera di 20 sterline. L'Olanda è andata ancora più avanti e, prima fra i paesi europei, ha dato inizio ad un iter legislativo per vietarne addirittura la vendita a partire dal 2025. Insomma, la guerra è aperta e l'esempio olandese ha già fatto i primi proseliti.

In Norvegia, per esempio, leader del mercato delle auto elettriche con il 24 per cento di quota (l'Italia arriva appena allo 0,1 per cento) è appena comparsa una proposta di legge praticamente identica. E perfino la Germania sta percorrendo strade simili con la possibilità di chiudere il mercato delle auto diesel e a benzina a partire dal 2030.

- **L'andamento del settore dell'autoriparazione nel nostro territorio**

In provincia di Venezia, tra il 2009 e il 2018 (dati al 31 marzo di ogni anno) il numero delle sedi di imprese attive nell'autoriparazione è sceso del 3,3%. Questi dati includono sia le imprese artigiane sia quelle non. La flessione complessiva è meno evidente di quella registrata dal totale delle imprese presenti nella nostra provincia (-5,2%), anche se nell'ultimo anno la situazione si è capovolta. Analizzando i singoli settori la situazione più critica si è verificata tra gli elettrauto (-21,8% in 9 anni) e tra i carrozzieri (-9,6%) (vedi Tab. 1).

Tab. 1 - Andamento dell'autoriparazione in provincia di Venezia

Sedi di imprese attive al 31/03 di ogni anno	Provincia di VENEZIA	Provincia di VENEZIA	Provincia di VENEZIA	Variazioni 9 anni (2018-2009)		Variazioni ultimo anno (2018-2017)	
	2009	2017	2018	Ass.	%	Ass.	%
Meccanici	450	461	454	+4	+0,9	-7	-1,5
Carrozzeri	228	204	206	-22	-9,6	+2	+1,0
Elettrauti	78	63	61	-17	-21,8	-2	-3,2
Gommisti	41	46	47	+6	+14,6	+1	+2,2
Lavaggio auto	26	52	55	+29	+111,5	+3	+5,8
Altro	66	45	37	-29	-43,9	-8	-17,8
Totale autoriparazione	889	871	860	-29	-3,3	-11	-1,3
Totale imprese prov. Venezia	71.196	67.589	67.506	-3.690	-5,2	-83	-0,1

Elaborazione Ufficio Studi CGIA su dati camerali

Nel Comune di Venezia, invece, la situazione è più grave: qui le sedi di impresa sono scese di quasi il 7% in 9 anni (era il 3,3% in

provincia). Inoltre, il dato è molto più negativo (-6,7%) rispetto al totale imprese (-1,8%) (vedi Tab. 2).

Tab. 2 – Andamento dell'autoriparazione nel Comune di Venezia

Sedi di imprese attive al 31/03 di ogni anno	Comune di VENEZIA	Comune di VENEZIA	Comune di VENEZIA	Variazioni 9 anni (2018-2009)		Variazioni ultimo anno (2018-2017)	
	2009	2017	2018	Ass.	%	Ass.	%
Meccanici	112	104	100	-12	-10,7	-4	-3,8
Carrozzeri	43	38	38	-5	-11,6	+0	+0,0
Elettrauti	18	18	18	+0	+0,0	+0	+0,0
Gommisti	9	11	11	+2	+22,2	+0	+0,0
Lavaggio auto	9	19	18	+9	+100,0	-1	-5,3
Altro	17	10	9	-8	-47,1	-1	-10,0
Totale autoriparazione	208	200	194	-14	-6,7	-6	-3,0
Totale imprese Comune Venezia	21.264	20.759	20.879	-385	-1,8	+120	+0,6

Elaborazione Ufficio Studi CGIA su dati camerali

Il comparto dell'autoriparazione sembra avere maggiore tenuta al di fuori del Comune di Venezia: -2,2% il calo in 9 anni (tre volte in meno rispetto a Venezia). Si verifica comunque anche in quest'area una flessione e nell'ultimo anno il comparto ha sofferto di più (-0,7%) rispetto al totale imprese (-0,4%) (vedi Tab. 3).

Tab. 3 - Andamento dell'autoriparazione negli altri comuni della provincia di Venezia (diversi dal Comune di Venezia)

Sedi di imprese attive al 31/03 di ogni anno	Altri comuni prov. Venezia	Altri comuni prov. Venezia	Altri comuni prov. Venezia	Variazioni 9 anni (2018-2009)		Variazioni ultimo anno (2018-2017)	
	2009	2017	2018	Ass.	%	Ass.	%
Meccanici	338	357	354	+16	+4,7	-3	-0,8
Carrozzeri	185	166	168	-17	-9,2	+2	+1,2
Elettrauti	60	45	43	-17	-28,3	-2	-4,4
Gommisti	32	35	36	+4	+12,5	+1	+2,9
Lavaggio auto	17	33	37	+20	+117,6	+4	+12,1
Altro	49	35	28	-21	-42,9	-7	-20,0
Totale autoriparazione	681	671	666	-15	-2,2	-5	-0,7
Totale imprese Altri Comuni provincia Venezia	49.932	46.830	46.627	-3.305	-6,6	-203	-0,4

Elaborazione Ufficio Studi CGIA su dati camerali