Periodico di informazione di Lapam Confartigianato

WWW.LAPAM.EU

Imprese & Territorio

Per tornare a crescere bisogna investire

Parla l'economista Gustavo Piga

Lavorare per le piccole e medie imprese italiane

Un'intervista a Fabio Pietrella, ex presidente di Confartigianato Moda e deputato di FdI

Il futuro del distretto della moda tra 3d, sostenibilità e formazione

Un progetto in collaborazione con il Vallauri di Carpi

I prossimi cinque anni saranno cruciali per il futuro dell'automotive

Parla Piergiorgio Beccari, Presidente ADIRA l'associazione che riunisce la distribuzione indipendente di ricambi auto e moto

Piergiorgio Beccari è presidente di Adira, l'associazione che riunisce la distribuzione indipendente di ricambi d'auto e moto italiani. Un settore che nel suo complesso vale circa 12 miliardi di euro di fatturato (dati ADIRA 2018) con un ruolo fondamentale nell'assistenza ad officine e imprese di autoriparazione. Lo abbiamo raggiunto per approfondire alcuni degli argomenti più caldi per il comparto.

Presidente Beccari, l'Automotive sta vivendo un'evoluzione rapidissima, frutto di scelte – come l'addio al motore termico - prese a livello comunitario, ma non solo.

La tecnologia sta rivoluzionando il mondo della mobilità, rendendo più complessa la professione dell'autoriparatore, del carrozziere o del gommista. Le nostre imprese riusciranno a tenere il passo?
«È vero l'Automotive, come tanti altri settori e mercati, sta affrontando un'evoluzione rapidissima. Non solo collegata a cambiamenti normativi o a nuove direzioni tecniche, come l'addio al motore termico, ma anche a tutta un'altra serie di fattori che hanno rivoluzionato la mobilità. Ad esempio l'avvento sul mercato delle flotte, o il cambio del concetto di proprietà e di fruizione del veicolo. Questi elementi hanno di fatto reso l'attività del meccatronico sempre più complessa e specializzata. Tutto ciò, dal mio punto di vista, richiede un accrescimento delle competenze e un'attenzione particolare ai presupposti necessari per affrontare un'attività nel modo più professionale possibile. E questo per le piccole e micro imprese, richiede la maturazione di un atteggiamento aperto al cambiamento».

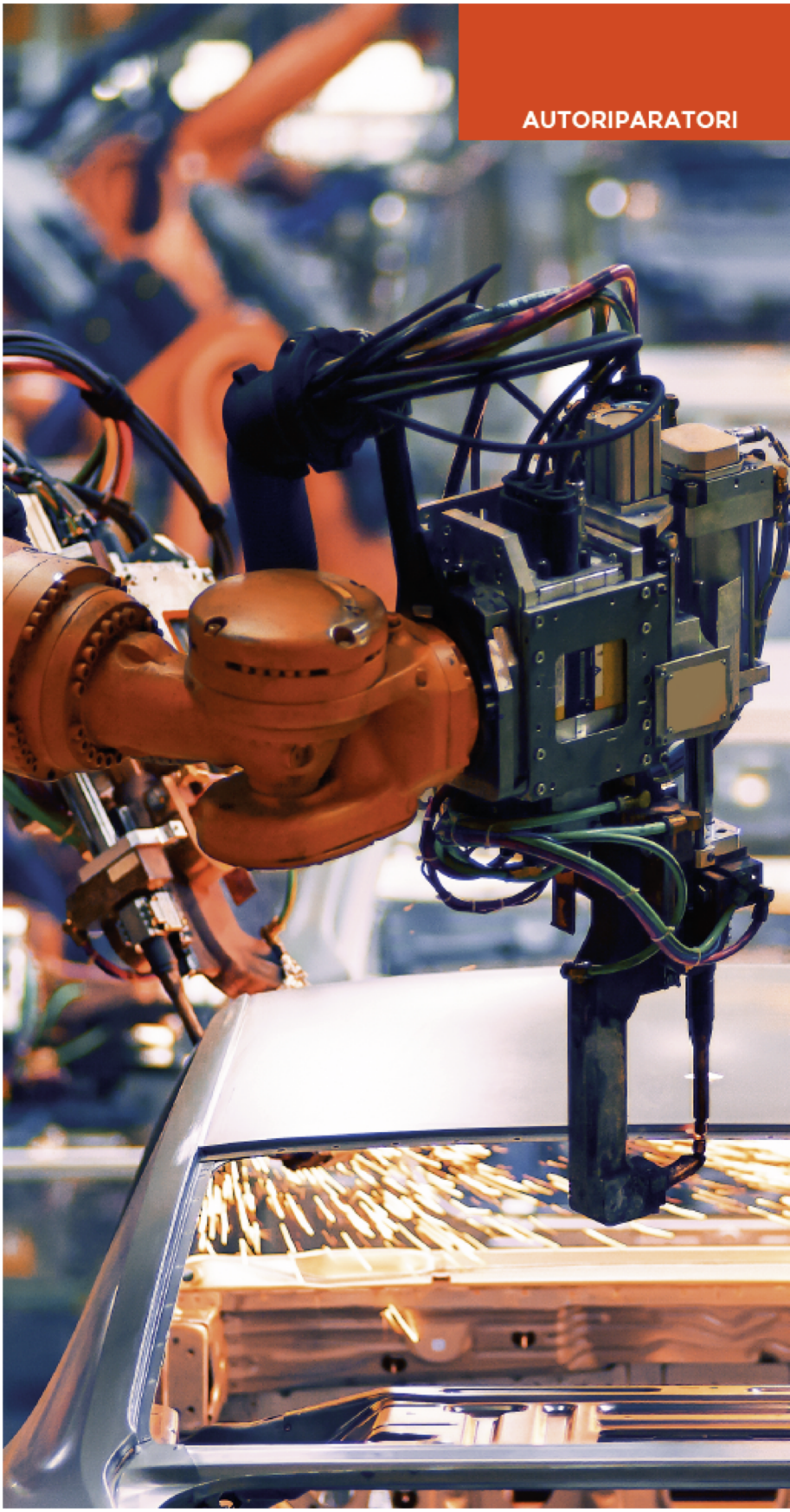
Ovvero?
«Oggi le imprese devono essere consapevoli di quanto quest'evoluzione sarà sempre più veloce. Prima ce ne rendiamo conto e prima riusciremo ad adeguare l'attività. D'altro lato questa complessità richiede un innalzamento delle competenze. Pensiamo a quelle necessarie per lavorare su un'auto elettrica... Ma anche per auto più tradizionali oggi riparare un veicolo non significa "smontare/rimontare". È il frutto di operazioni specifiche. Quindi occorre che il professionista della riparazione innalzi il proprio livello di qualificazione e sia strutturato tecnologicamente per poter eseguire la riparazione a regola d'arte. Se le piccole e medie imprese dell'autoriparazione riusciranno o meno a stare al passo con i cambiamenti, dipende dalla loro capacità di comprendere questa trasformazione tecnologica e del mercato, nella consapevolezza di avere tutto un sistema dietro di loro (fornitori di componenti, fornitori di attrezzatura, società di training, etc...) che sta già mettendo a loro disposizione quanto necessario per affrontare il nuovo che verrà».

Adira o Confartigianato come dovrebbero accompagnare le imprese in questo percorso?
«Il ruolo delle associazioni che rappresentano una categoria, come ADIRA per la distribuzione o Confartigianato per le PMI, è quella di lavorare affinché nelle sedi istituzionali gli interessi e i diritti dei propri rappresentati, in questo caso degli operatori indipendenti, vengano sempre tutelati e salvaguardati e venga sempre garantito il gioco della libera concorrenza. Per far questo è necessaria l'attività dell'associazione, ma anche uno stretto legame con i propri rappresentati. I quali devono avere sempre l'esatta percezione di quanto è importante quest'attività. Per questo l'aspetto che ritengo cruciale, è riuscire a creare cultura nei rappresentati, attraverso la comunicazione e l'esatta formazione di quello che sta avvenendo. Di quello che è avvenuto e potrà succedere. Anche per questo è auspicabile che i nostri soci colgano il legame che c'è tra noi e loro. Cioè noi senza di loro non siamo in grado di portare

al decisore le istanze corrette. D'altra parte, con il loro apporto siamo in grado di trasferire tutto quelle che serve, il know-how necessario, per comprendere le trasformazioni in essere».

In sede europea ha seguito i lavori legati alla proroga del regolamento 461/2010 o MVBER (la normativa successiva al cosiddetto regolamento Monti del 2002 ndr.) che - tra le altre cose - ha normato le condizioni di concorrenza sul mercato di assistenza dei veicoli post vendita. Alla luce di quest'esperienza, che idea si è fatto del legislatore europeo?
«Innanzitutto non dobbiamo dimenticare che la normativa sul settore Automotive è una norma di derivazione comunitaria, in particolare se ci riferiamo all'aftermarket. Il legislatore europeo emana una norma alla fine di un processo lungo e complesso che vede il coinvolgimento di vari organi istituzionali europei, di tutti gli Stati membri, nonché di tutti i soggetti interessati. Posso dire che la normativa europea, ma anche nazionale, è sempre frutto di un compromesso, del contemperamento degli interessi dei vari soggetti coinvolti. Questo fa capire quanto può essere difficile riuscire ad ottenere il giusto compromesso».

Ecco perché è fondamentale il lavoro delle associazioni...
«Esatto. Le associazioni devono avere materiale e prove sufficienti per convincere la Commissione della bontà e dell'importanza delle proprie richieste e per farlo c'è bisogno dell'apporto di tutti gli operatori che rappresentiamo. A riprova di quanto sto dicendo c'è proprio il rinnovo del MVBER. Quando è iniziato il processo di valutazione sull'impatto che il regolamento ha avuto, nel lontano 2017, la Commissione si era espressa in maniera sfavorevole alla proroga. È solo grazie all'attivismo delle



associazioni che siamo riusciti a far cambiare idea alla Commissione. In sostanza la procedura legislativa europea è complessa. Ogni giorno si confrontano realtà strutturate e forti, dotate di mezzi che a noi mancano. Ecco, bisogna tenere a mente tutti questi aspetti per giudicare, ricordando che la legislazione è frutto di un compromesso a cui fa seguito un'ulteriore fase, quella del controllo e monitoraggio degli effetti prodotti dalla norma a livello pratico».

Torniamo un attimo al regolamento UE n.461/2010. Sarà prorogato sino al 2028. Ma voi avete sollevato alcune criticità. Cosa cambia da qui ai prossimi cinque anni per l'autoriparazione indipendente?
«Partiamo dalla considerazione che come ADIRA e come FIGEFA a livello europeo, accogliamo con favore questa decisione. Detto ciò, la Commissione ha evidenziato - anche grazie ai nostri input - alcune criticità persistenti, ad esempio sui ricambi cosiddetti captive (quelli non reperibili attraverso i canali aftermarket ma solo presso le reti ufficiali), su un utilizzo un po' distorto della garanzia da parte delle case auto, problematiche legate all'accesso alle informazioni tecniche e criticità legate al cosiddetto enforcement, cioè all'applicazione pratica e alla tutela giurisdizionale di ciò che il regolamento dice.

Alla luce di queste criticità la Commissione ha preferito concentrare i pochi e scarni cambiamenti sul discorso dell'accesso alle informazioni tecniche, ampliando questo concetto ed inserendo anche le informazioni collegate all'in vehicle data, cioè ai dati generati dal veicolo, ma non ha preso posizione sulle altre criticità emerse. Prima della definitiva approvazione dell'estensione della MVBER al 2028, si può cercare di ottenere qualcosa in più. Teniamo anche presente che saranno anni di grandi trasformazioni dove l'apporto di tutti sarà fondamentale».

In un recente intervento pubblico, organizzato da Confartigianato Cuneo, lei ha rivendicato una posizione di "neutralità tecnologica". Ovvero non è giusto scommettere su una sola tecnologia, ad esempio l'elettrico, meglio puntare su un mix di tecnologie capaci di centrare l'obiettivo. A suo avviso perché questa posizione non trova maggiore condivisione in sede europea?
«È una domanda da un milione di dollari. Diciamo che fino al cosiddetto "diesel gate" la Commissione Europea ha sempre cercato di assecondare le case auto. Da quel momento in poi le cose sono cambiate. Si è rotto il rapporto fiduciario tra legislatore europeo e industria automobilistica, per cui la Commissione sta tenendo da alcuni anni una propria linea autonoma e non concertata con i costruttori. Sapere poi se da qui al 2035, nel corso dell'attuazione del Piano UE "Fit for 55", qualcosa cambierà è difficile da dire. So che ogni giorno sono presentate istanze da più parti. Ad ogni modo questa decisione segna un cambiamento radicale nel modo in cui la Commissione si pone verso le case auto. La posizione di ADIRA in questo è di non "fare il tifo " per l'una o l'altra tecnologia ma di impegnarsi, qualsiasi sia il modello tecnologico dei prossimi anni, affinché tutti gli operatori aftermarket, gli autoriparatori in primis, vedano tutelato il proprio diritto ad assistere la propria clientela senza soggiacere a limitazioni imposte dai costruttori».

Livio Lazzari
Referente categoria Autoriparatori
059 893 111
livio.lazzari@lapam.eu