

## Viano (Aniasa): “L’auto è un sogno realizzato: non è più una priorità”

Una crisi infinita, probabilmente dalla quale non usciremo più: Il presidente dell’Associazione Nazionale Industria dell’Autonoleggio, della Sharing mobility e dell’Automotive digital traccia lo scenario



“L’auto, il sogno, anche democratico, del secondo dopoguerra, l’idea che ancor prima inizia con Henry Ford, ossia dare una macchina a tutti, si è realizzato. E quando si realizzano, i sogni non diventano più una priorità”: così Alberto Viano, presidente **Aniasa**, Associazione Nazionale Industria dell’Autonoleggio, della Sharing mobility e dell’Automotive digital, ci regala la sua visione sul difficile momento dell’auto.

**E ora? Che sta succedendo?**

“Abbiamo società mature, con tanti giovani che si affacciano al momento della guida con interesse decrescente. E questo è un problema”.

**Non mi sembra però il solo.**

“Già. Abbiamo anche una tecnologia che è arrivata al suo limite e che in parte non ha funzionato: non dimentichiamoci che nel mondo occidentale l’auto è stata vittima di un sistema di certificazione delle emissioni – che fra l’altro poi abbiamo visto essere stato piuttosto fallace – che ha obbligato costruttori e clienti in una sorta di corsa all’inseguimento delle varie normative, Euro 1,2,3,4,5,6. C’era sempre un prodotto nuovo in termini di emissioni e di efficienza che ha sostenuto in modo forzato un certo tasso di sostituzione. E ora, visto che si è esaurita questa spinta, abbiamo un problema”.

### **Ma le elettriche possono diventare la soluzione?**

“Credo che all’inizio nel green deal ci fosse l’idea di interpretare l’elettrico anche per attivare una nuova ondata di sostituzione del parco auto. Ma poi la crisi economica, non solo europea, e il Covid hanno levato ai consumatori circa una 10% di capacità di spesa. Che poi non è mai stata recuperata in pieno”.

### **E poi?**

“Di fatto, i costruttori hanno scoperto che lavorare per un prodotto alto di gamma è più remunerativo, anche se poi i volumi di vendita crollano. Ecco, oggi secondo me siamo esattamente nel mezzo di questa crisi. Aggravata dal fatto che non c’è più un costruttore – e neanche un legislatore, va detto – che abbia la vocazione di dare un’auto a tutti”.

### **Insomma, non se ne esce?**

“Non è mica detto che se debba uscire per forza. Io non credo che torneremo facilmente a volumi di produzione di auto e di immatricolazione nel mondo occidentale come l’abbiamo avuti negli anni passati. Non dimentichiamo anche che il mix di mobilità è cambiato. Nel senso che i nostri nonni, se benestanti, viaggiavano solo in auto. Noi no. Non prendiamo più l’auto in quel modo: viaggiamo in aereo o in treno. E poi sull’auto c’è anche un problema culturale, anzi direi ideologico”.

### **Sempre peggio...**

“E’ evidente l’obiettivo di eliminare le auto dalle città e non solo dai storici: stiamo riducendo anche l’applicabilità dell’auto, stiamo mortificando uno strumento di mobilità e quindi io non so come se ne possa uscire da questo problema che va ingigantendosi: di conseguenza le maxi fabbriche non sono più così necessarie, non servono più tante concessionarie, diventa inutile tutto il sistema di assistenza”.

### **Bisogna ridurre la velocità dell’economia. Secondo alcuni un vantaggio.**

“Dipende dai punti di vista. Poi però non bisogna lamentarsi se le fabbriche chiudono, abbiamo milioni di disoccupati, si crea un problema sociale”.

### **L’innovazione può essere una chiave di volta?**

“Sicuro. Consideri che i nostri figli rischiano di non sapere più usare un cambio manuale. Ma

poco male direi perché probabilmente i nostri avi non sapevano guidare quando l'auto era un lusso. Oggi si va a cavallo per divertimento. L'evoluzione è normale. Nessuno oggi si lamenta perché ci sono pochi maniscalchi. Il mondo va avanti. Ma il punto è che siamo davanti a un'evoluzione del modello sociale prima ancora che economico. Il concetto che vede l'auto come uno strumento necessario è quasi morto. Ma è difficile arrivare a una vera consapevolezza di questo senza avere coraggio”.

### **Che tipo di coraggio?**

“Il costo dell'auto rispetto al reddito medio pro capite è cresciuto, come è cresciuto il costo della casa: diciamo che ci vogliono sempre più stipendi per comprare un'auto media e anche per comperare una casa. E le due cose sono anche relativa competizione. Dico relativa competizione perché poi alla fine quando uno deve comprare una casa poi difficilmente cambia l'auto: se c'è assorbimento di capitale da una parte che mortifica tutte le altre spese. Questo significa che servirebbe coraggio da parte di chi ci governa di capire che per rinnovare il parco auto serve una spinta di innovazione molto forte. Che porti a ridurre i costi, a portare reali vantaggi nel cambiare auto. Ma l'Europa dovrebbe per questo promuovere una politica economica forte: molte delle materie prime per costruire le nostre auto sono importate dalla Cina. E molta della manifattura è prodotta altrove. Così le produzioni all'interno della Ue o dell'Italia diventano sempre meno competitive. E l'unione europea in tutto questo paga la sua debolezza politica”.

### **Ma la chiave dell'innovazione può essere una svolta?**

“Io credo di sì. Sono assolutamente convinto che proprio per il setup industriale che sta prendendo tutto il mondo evoluto – non solo quello occidentale – avremo tecnologie diverse sull'auto e avremo anche molte più forme di self Driving. Solo il tema è che oggi chi è che si può permettere di essere un innovatore? Solo chi è ricchissimo”.

### **Innovare è un lusso?**

“Un grande lusso perché in un mondo che ha le caratteristiche di oggi un'innovazione tecnologica richiede dei costi di ricerca mostruosi. Cioè Alessandro Volta che col compasso di due metalli muove la zampa della rana e è vicinissimo in termini di tempo ma è lontanissimo in termini di tecnologia. Vogio dire che se tu ed io vogliamo fare un piccolo miglioramento marginale sulle batterie dobbiamo stanziare centinaia di milioni di euro di ricerca e sviluppo. E se questo lo fa una società quotata in Borsa, fa molta fatica a persuadere i soci che bisogna investire sul futuro.

### **I brand di lusso possono fare la differenza?**

“Sì, hanno un ruolo chiave perché hanno i margini per investire in innovazione. Ma dovrebbero usare questa capacità per il bene comune, non solo per distribuire dividendi che fra l'altro spesso nascono da aver ipotecato il futuro: troppo spesso troppo spesso abbiamo visto aziende distrutte da piani che non avevano nulla di industriale ma che erano solo finalizzati a produrre finanza. Insomma, a questo punto i brand di lusso, quelli che hanno grandi margini,

quelli che vendono automobili di altissima fascia hanno un ruolo chiave perché sono gli unici che possono fare innovazione”.

### **Il lusso potrebbe salvare il mondo dell'auto?**

“E' una sfida anche per la morale perché una volta c'era una forte critica a tutto ciò che era vanità, materiale: il lusso era addirittura quasi sinonimo di peccato. Oggi è cambiato il mondo, a patto però chi produce prodotti ad alta marginalità si contraddistingua perché faccia ricadere più tecnologia sulla produzione di massa”.

### **Prima accennava alla lotta all'auto.**

“Siamo davanti alla tempesta perfetta: guardi il caso di Milano. Ora corso Buenos Aires è di nuovo sotto lavori per ridurre ulteriormente la sede stradale e la città ha un assessore alla mobilità (che tra l'altro vuol dire assessore a qualche cosa che fra poco non esisterà più o forse sarà solo mobilità pubblica) che dichiara serenamente che vorrebbe tutte le auto fuori dalla città. Si fomenta un'immagine negativa sull'auto”.

### **Torniamo ai costi crescenti delle automobili e della demografia. Prima mi diceva che la curva demografica si invertirà. Può spiegare meglio questo concetto?**

“Certo. Credo che la demografia funzioni come un sistema di feedback naturale e sociale. Quando una società diventa più povera, le persone tendono a fare figli più giovani, invertendo così la curva demografica”.

Ma in questo contesto economico attuale, cosa fa pensare che ci saranno più auto in circolazione? E come si collega questo alla crisi dell'auto?

“La crisi dell'auto è legata al fatto che mantenere un'auto costa meno che rottamarla. Per invertire la tendenza, bisogna liberarsi delle vecchie auto e abbassare drasticamente i costi. Forse la tecnologia elettrica potrebbe essere la chiave, dato che a parità di maturità industriale, un'auto elettrica potrebbe costare molto meno”.

### **Ma c'è chi dice che l'auto elettrica non vende. Cosa ne pensa?**

“Non è solo che l'auto elettrica non vende; in generale, si comprano sempre meno auto. Senza il noleggio, i numeri sarebbero ancora più bassi”.

### **Che effetto avrà Trump sull'auto?**

“Non ho una previsione chiara su Trump. Potrebbe avere un effetto popolare, portando un po' di senso comune, ma non ho simpatia per lui e sono piuttosto preoccupato. Tuttavia, da ottimista, dico che magari farà qualcosa di buono, come riportare un po' di equilibrio in certe discussioni assurde, come quella sull'abbattimento delle statue di Cristoforo Colombo”.

### **E sul Green Deal, pensa che sia pericoloso tornare indietro?**

“Tornare indietro sul Green Deal sarebbe un errore tecnologico enorme. L’elettricità è una tecnologia superiore, facilmente trasportabile e prodotta ovunque con rinnovabili come solare ed eolico. Tornare indietro potrebbe dare un vantaggio temporaneo alla Rust Belt, ma ci lascerebbe indietro tecnologicamente”.

**Quindi, mai tornare indietro, giusto?**

“Esattamente. Guardare avanti è l’unica soluzione. Anche storicamente, tornare indietro non ha mai portato a nulla di buono. La restaurazione dopo il Congresso di Vienna, per esempio, ha comunque integrato molte innovazioni della Rivoluzione Francese”.

**E per quanto riguarda il modello economico attuale?**

“C’è un problema quando si privilegia la remunerazione del capitale rispetto al lavoro. Questo modello, che non è marxista ma piuttosto capitalistico, sta raggiungendo il suo limite, portando a simpatie per populismi e forme autarchiche”.

**Parlando ancora di auto, come si risolve la crisi?**

“L’auto ha avuto il potere di democratizzare una tecnologia costosa, creando lavoro e sviluppo tecnologico. Ma oggi, questa capacità sembra diminuita. Dobbiamo trovare un modo per rendere l’auto accessibile, forse attraverso politiche di sostituzione del parco auto vecchio con incentivi e disincentivi”.

**Quindi, il problema dell’auto è sia economico che sociale?**

“Assolutamente sì. Le due cose si sono fuse. Dobbiamo essere pratici: l’industria dell’auto italiana ha ancora grandi opportunità, soprattutto nell’uso rispetto all’acquisto, che può essere più saturato e quindi competitivo”.