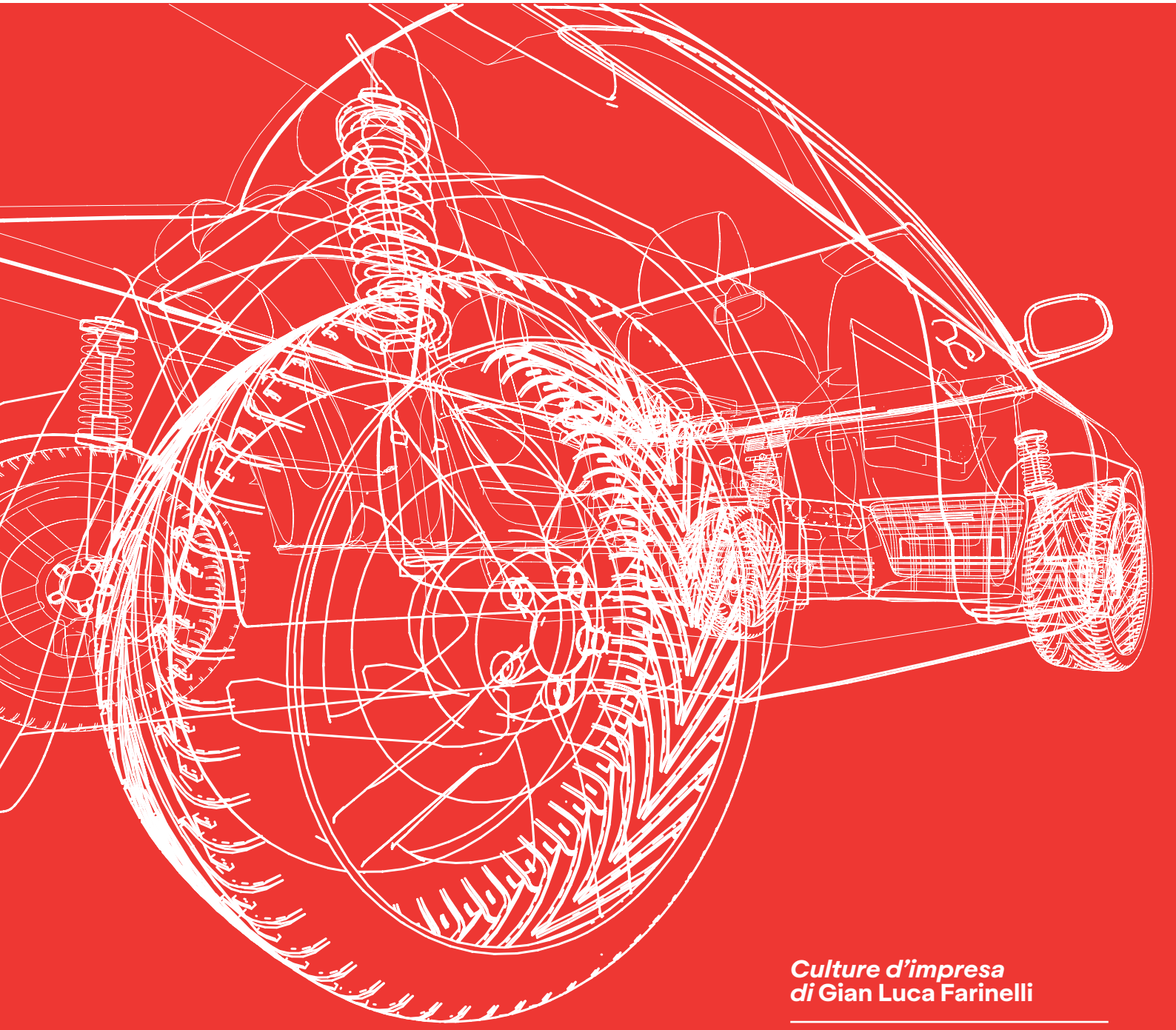
# AFTERMARKET REVIEW

IL NUOVO MAGAZINE DI ASSO RICAMBI

AR Periodico di informazione e cultura Aftermarket

N.01 SETTEMBRE 2022



*Culture d'impresa*
*di* Gian Luca Farinelli

*Automotive*
*in trasformazione*
*di* Gianluca di Loreto

*Il futuro in officina*
*di* Marc Aguettaz

*Un brindisi all'elettrico*
*di* Umberto Seletto

# Un nuovo formato, i valori di sempre.

**a cura del Team Asso Ricambi**

Ritorniamo volentieri tra le vostre mani e sotto ai vostri occhi con un nuovo format editoriale. Bussiamo alla vostra attenzione con una rinnovata immagine che desidera comunicare le tante trasformazioni che il mondo Asso Ricambi sta attraversando.

Aftermarket Review nasce dalla fusione delle due storiche riviste consortili Asso Ricambi News e Asso Service News. In realtà è anche un ritorno alle origini, quando il primo bollettino di informazione, Asso News, già conteneva in poche e appassionate pagine tutte le attività e i programmi del nostro gruppo. In sostanza: una fusione di queste tre piccole realtà, diremmo, in ambienti commerciali.

Come spesso accade, è la veste grafica che cattura le prime attenzioni. E' evidente che, dal logo della testata all'impaginato, questa nuova creatura è ispirata al nostro rebranding. Dal primo giugno scorso, saprete e avrete visto, abbiamo cambiato d'abito. Con una grafica più dinamica e moderna. Forse, lo speriamo con tutto il cuore, più in linea con le grandi rivoluzioni digitali in cui ci troviamo ad operare.

Ma che novità sarebbe una rivista che decide di cambiare solo l'aspetto grafico? La sfida, evidentemente, è duplice: questi nuovi disegni di pagina hanno il compito di ospitare ancora più contenuti. L'occhio deve essere messo a suo agio il più possibile perché l'obiettivo vero di questo nuovo formato è fornire ancora più informazioni e pareri. E visioni: a nostro avviso, la vera ricchezza che permetterà di entrarci per bene in questo benedetto futuro. Se poi saremo veramente bravi, mireremo addirittura ad inglobare un pensiero costruttivo e critico anche da orbite distanti dall'aftermarket.

Aftermarket Review vuole fornire agli associati, ai partner e a tutti gli operatori del settore spunti di riflessione su un mondo che riteniamo avrà ancora per molto un grande potenziale. Le voci autorevoli che avremo il piacere di ospitare sulle nostre pagine hanno proprio questo compito: togliere le ragnatele dello spauracchio di turno, disincrostare convinzioni basate solo su un pensiero abitudinario, accendere riflessioni e ragionamenti che portino entusiasmo e, perché no, gioia nel lavoro che facciamo.

Vi auguriamo buona lettura. E in questo primo numero, concedetecelo, siamo proprio sicuri che sarà una buona lettura. Avrete letto già dagli highlights in copertina chi abbiamo il piacere di ospitare. Leggerete Gianluca Di Loreto, l'analista automotive più richiesto e più corteggiato di sempre: chiaro, preciso e dannatamente interessante. Leggerete Marc Aguettaz, insostituibile rivoluzionario francese ostinato a far "tirar fuori la testa dal cofano" al mondo dell'autoriparazione. Leggerete, in esclusiva, il Maestro Gian Luca Farinelli, una delle più importanti e indomabili colonne culturali di questo paese. Da Chaplin a Pasolini, da Bologna a Roma: il suo cinema d'impresa sarà pura energia per tutti noi. E leggerete Umberto Seletto. E vi innamorerete definitivamente di Umberto Seletto. Il suo brindisi all'elettrico, giusto per citare il suo contributo più recente al Consorzio, è destinato a diventare l'equivalente del White Album dei Beatles nel nostro settore. Poche note, armonie perfette e... visione: pura e libera da ogni condizionamento.

Questo editoriale ci ha provato a catturare la vostra attenzione. Se siete arrivati fin qui, le pagine a seguire saranno una rinfrescante discesa da leggere tutta d'un fiato. Adesso si, buona lettura.

neverbeforeitalia.it

“Non sarà mai tardi per cercare di costruire un nuovo mondo migliore, se nell’impegno poniamo coraggio, speranza, visione e condivisione.”

assoricambi.it | seguici su

ASSORICAMBI
ASSOCIATI & INDIPENDENTI

Il punto di vista di Gianluca Di Loreto

# Automotive in trasformazione: nessuna quiete dopo la tempesta.

*Gianluca Di Loreto*
*Partner Bain & Company*

**Un'era di cambiamenti repentini**

Tra il 2011 e il 2013, la Primavera Araba. Sempre nel 2011, i terremoti in Giappone e Indonesia e gli tsunami in Giappone. Nel 2014, la prima guerra tra Ucraina e Russia e le sanzioni imposte alla Russia. Nel 2015, il tifone a Taiwan e in Giappone, gli incidenti al porto di Tianjin (Cina) e la protesta sindacale nei porti USA. Insomma, solo nell'ultimo decennio sono stati numerosi gli eventi e le calamità che, abbattendosi su stabilimenti e hub logistici, hanno provocato discontinuità e frequenti interruzioni nella fornitura per l'industria dell'automotive, che - per natura - fronteggia continuamente situazioni che minacciano la continuità produttiva.

Negli ultimi due anni altri eventi hanno continuato a scuotere il settore: il Covid, la mancanza di semiconduttori, il rialzo a doppia / tripla cifra del costo dell'energia e delle materie prime, la guerra in Ucraina.

Che il COVID abbia portato la "tempesta perfetta" nel settore dell'auto è cosa nota. Meno noto, almeno a chi non è del settore, è che a questa tempesta non è seguita alcuna quiete. Mentre gli altri settori industriali sono ripartiti da mesi, per l'auto il vento forte non si è placato. Questo settore si è svegliato dall'incubo del lockdown scoprendo di avere un peso minimo per l'industria dei chip, un componente fondamentale per un'auto elettrica di ultima generazione che può contarne fino a 3.000 (contro le poche decine di un'auto endotermica tradizionale); purtroppo l'industria dei semiconduttori ora guarda da un'altra parte, intenta a servire clienti più remunerativi e provocando una mancata produzione di 10 milioni di auto in soli 18 mesi.

A questo si è aggiunto il rincaro più forte di sempre per le fonti energetiche (gas ed energia in primis), i metalli (ferro e rame) e i minerali (cobalto e litio). Sono gli effetti combinati di più cause, tra cui la progressiva elettrificazione delle vetture (che cambia la bill of material di un'auto, avvicinandola a quella di un computer), la concentrazione geografica delle materie prime (cobalto e terre rare in particolare) e dei Paesi di produzione, Cina fra tutti, e non da ultime le difficoltà nei trasporti via terra e mare. Molte di queste cause, ed i relativi effetti, sono solo temporanee. Altre, purtroppo, sono invece strutturali perché connesse alla crescita della domanda sottostante. Il settore auto è ora chiamato a rivedere i paradigmi fondanti degli ultimi decenni, muovendosi per tempo e integrando parte delle filiere a monte.

**Gli impatti sulla filiera automotive**

La questione Ucraina – Russia è quindi l'evento più recente di una lunga serie di crisi che hanno destabilizzato l'economia

europea e internazionale, ma è anche un fattore ad alto impatto sulla filiera automotive. Con la guerra in Ucraina, l'industria automotive ha mostrato chiaramente la forte dipendenza della filiera dalle forniture di materiali e componenti situati in paesi "a rischio". Ad essere minacciata non è solo la continuità produttiva delle nuove auto elettriche e Plug-in, ma anche la componentistica delle auto tradizionali. Da Ucraina, Russia e Bielorussa infatti proviene il 100% del palladio mondiale, elemento principale nelle marmitte catalitiche, oltre al 36% del nichel mondiale necessario nelle batterie delle auto elettriche. Dalla Russia proviene anche il 69% dell'acciaio.

Interruzioni degli approvvigionamenti, blocchi di produzione e dipendenza da altri mercati chiave hanno spinto i maggiori fornitori di componenti e in molti casi i costruttori stessi a cambiare il paradigma della supply chain, ma questa trasformazione non sarà così facile né immediata. Nel 2022 e nel 2023 l'impatto sarà principalmente legato alla perdita di vendite dirette in Russia, Bielorussia e Ucraina. Dopo il 2024, invece, l'impatto sarà legato alle ripercussioni economiche generali della guerra. Gli effetti saranno percepiti maggiormente in Europa che negli USA (possibile rallentamento economico a medio termine) o in Cina (già alle prese con le rinnovate restrizioni per il Covid).
Oltre al contesto – che pone delle domande cruciali per il comparto – c'erano però già dei trend in atto che stavano plasmando il settore, in primis elettrificazione e guida autonoma, ma anche sharing e servizi personalizzati, sovra-capacità produttiva e margini in diminuzione, elettrico e idrogeno.

Il settore era già scosso da una tempesta perfetta ben prima del COVID-19. Dopo la pandemia i giganti dell'auto si stanno riorganizzando di conseguenza, nel rispetto del proprio DNA. Ma questi cambiamenti non hanno conseguenze solo per le Case Auto; coinvolgono anche i componentisti e tutta la filiera a monte, chiamata a rinnovarsi per rimanere al passo con i nuovi orientamenti tecnologici.

**Uno sguardo all'Italia**
La crisi pandemica ha posto la maggior parte degli operatori dell'auto, in particolare i componentisti italiani, di fronte ad un bivio: fare la prima mossa ed acquisire aziende per completare le proprie competenze e coprire nuovi settori, oppure rimanere spettatori passivi e cedere il controllo; è quindi chiara l'importanza delle operazioni di M&A e dei deal di scopo, per garantire alla componentistica italiana e all'intera industria automobilistica (Case Auto e Aziende di servizi) il giusto ruolo nello scenario competitivo del futuro.

Le case e le società di servizi automobilistici sono infatti chiamate a rispondere ad alcuni cambiamenti nelle abitudini dei clienti, frutto anche dei trend descritti in precedenza. I nostri concittadini sono tornati a muoversi in auto più di quanto facessero prima della pandemia. Nonostante questo maggiore ricorso alle quattro ruote, il mercato degli acquisti è praticamente fermo e il parco circolante continua ad invecchiare. Cresce lentamente la penetrazione delle vetture elettriche, quasi esclusivamente nelle città del Nord Italia e nelle flotte aziendali. Sta aumentando il "divario di mobilità" tra chi può permettersi le vetture con nuove motorizzazioni (SUV e vetture grandi) e chi invece non può farlo e si affida alla propria vecchia auto. Il noleggio, anche per privati, si candida ad essere motore di una maggiore e più sostenibile diffusione, sotto il profilo economico, di questi veicoli.

Sono queste le principali evidenze che abbiamo sottolineato nella ricerca "La mobilità che non cambia" presentata di recente in collaborazione con ANIASA, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità. Lo studio ha analizzato i cambiamenti nelle abitudini di mobilità degli italiani, approfondendo l'andamento della transizione verso la mobilità elettrificata. Per farlo parte da un assunto: negli ultimi mesi gli italiani sono tornati ad utilizzare massivamente l'auto, circa il 60% in più di quanto facevano pre-pandemia (gennaio 2020), come certifica anche l'App Mappe di Apple.

Ormai è praticamente certo che l'auto continuerà a giocare un ruolo centrale nella vita degli italiani e, in particolare, nelle aree extraurbane, mentre all'interno delle città i mezzi di trasporto pubblico avranno un peso crescente.

**ESG ed elettrificazione**
Le Autorità hanno deciso che le nuove vetture debbano arrivare a zero emissioni (allo scarico) entro il 2035. Tutto questo è ulteriormente supportato dalla giusta attenzione dei consumatori al proprio impatto ambientale: il 75% dei consumatori che abbiamo intervistato sui trend ESG (acronimo di Environmental, Social and Governance, ndr) si aspetta che le iniziative di sostenibilità possano generare un cambiamento strutturale. L'obiettivo è ambizioso e lodevole, ma il percorso non deve perdere di vista due fatti importanti. Il primo riguarda la rilevanza delle auto: le auto circolanti in tutta Europa sono responsabili soltanto per l'1,7% delle emissioni di $CO_2$ globali. Il secondo riguarda le volontà dei diversi tipi di consumatore, che hanno esigenze variegate che in molti casi richiedono un mezzo per la mobilità "punto-punto". Non è un caso che, nel 2020, in Italia si contassero più di 65 veicoli ogni 100 abitanti, il valore più alto in Europa (dopo il Lussemburgo). Il dato è in costante crescita da 20 anni: nel nostro Paese, gli spostamenti in automobile costituiscono la regola, arrivando a toccare il 60-70% della mobilità generale; e la maggior parte di questi è di natura pendolare. Soluzioni come lo sha-

ring sono fondamentali per le città e le metropoli, ma servono solo alcuni dei "casi d'uso" dell'auto. Dobbiamo tenere in considerazione che nelle città da più di 500 mila abitanti si trova soltanto il 12% della popolazione e del parco circolante, mentre il restante 88% è fuori dai grandi centri urbani, casa naturale del car sharing. Il pendolarismo, specialmente per le grandi città, causa la maggior parte degli spostamenti in auto, dovuti a persone che si muovono dalle zone di provincia fino ai centri abitati più grandi e che, percorrendo chilometraggi elevati, necessitano di un ventaglio più ampio di soluzioni di mobilità. L'auto quindi - difficilmente sostituibile al di fuori delle grandi città - si conferma centrale anche negli scenari futuri di mobilità nazionale.

Assistiamo ogni giorno alla presentazione di progetti di mobilità elettrica, car sharing e a guida autonoma. Tuttavia, per avere successo, questi progetti dovranno tenere conto non solo delle diverse esigenze d'uso dell'automobile, ma anche della sostenibilità economica e del grado di preparazione del tessuto infrastrutturale, altrimenti il rischio è quello di creare un "green divide" fra chi potrà permettersi di abbracciare nuove forme di mobilità sostenibili e chi dovrà ricorrere agli spostamenti tradizionali. Ha quindi un ruolo cruciale il Trasporto Pubblico Locale, che sembra essere messo un po' in secondo piano per concentrarsi invece solo sulle auto e sul trasporto su gomma.

**Il ruolo delle istituzioni nella transizione**

È centrale oggi, e sarà ancor più fondamentale in futuro, che il quadro regolatorio sia certo e stabile, soprattutto per poter incentivare gli investimenti. L'auto, e la mobilità in genere, sono elementi centrali nella spesa mensile delle famiglie, e la certezza di cosa si potrà o non potrà fare, di quali incentivi si potranno o non si potranno avere, è un elemento imprescindibile. In assenza di certezze e di piani chiari e stabili, il consumatore si astiene dal comprare. L'auto è pur sempre la seconda voce di investimento delle famiglie dopo la casa.

In qualità di advisor strategici, per esempio, noi di Bain & Company abbiamo il compito di sensibilizzare le istituzioni nell'allocazione delle risorse finanziarie (anche alternative), nella valutazione degli strumenti di sostenibilità in ottica "future back" (definendo gli obiettivi di lungo periodo che vogliamo raggiungere individuando fin d'ora il percorso, le azioni e gli strumenti più adeguati), nell'agire urgentemente su processi e sovrastrutture in ottica di estrema semplificazione e de-burocratizzazione per incentivare la mobilità del futuro. Prendiamo, per esempio, la creazione di un network di colonnine ad alta potenza e la revisione delle tariffe di ricarica pubblica: entrambi sono elementi per i quali è importante una evoluzione del modello regolatorio.

L'elettrificazione ha permesso al mondo tecnologico e quello automotive di avvicinarsi molto, mettendo in discussione un confine che è oggi molto labile. Le automobili odierne hanno molta più tecnologia (il che non è sempre un bene, se pensiamo alla carenza di chip). Ma non bisogna commettere l'errore di pensare all'evoluzione tecnologica delle auto concentrandosi solo... sulle auto. Una vettura a guida autonoma non può esistere se non c'è intorno una infrastruttura altrettanto tecnologica. E non parliamo solo di semafori intelligenti, sensori, droni; parliamo, più semplicemente, di asfalto in buono stato, segnaletica chiara e leggibile, indicazioni orizzontali senza interruzioni. Le auto autonome "leggono" ciò che le circonda; se questo non è leggibile, la tecnologia serve a poco.

È per questo che ognuno è chiamato a fare la propria parte, amministrazioni e aziende private incluse. La rivoluzione di una mobilità ancora più sofisticata ha sicuramente bisogno di tempo, e di maggiori competenze, aspetti su cui molti dei player italiani stanno lavorando. Per avere una trasformazione vera e diffusa degli spazi urbani, tuttavia, temo che dovremo ancora attendere qualche anno. Si parla tanto (e solo) di metropoli, ma non dimentichiamoci che in Italia ci si trova solo il 12% della popolazione (e del parco circolante).

neverbeforeitalia.it

# L'UNIONE FA LA FORZA E UN'OFFICINA VINCENTE.

**Asso Service** è il programma officine del **Consorzio Asso Ricambi** che unisce e supporta **una rete di oltre 1300 punti di assistenza distribuiti** su tutto il territorio nazionale.

Per un autoriparatore aderire alla rete significa sviluppare costantemente la propria professionalità tenendo il passo con l'evoluzione tecnologica dei veicoli e con le crescenti esigenze del mercato.

**Fare network porta con sé molti vantaggi, diventa anche tu un'officina Asso Service.**

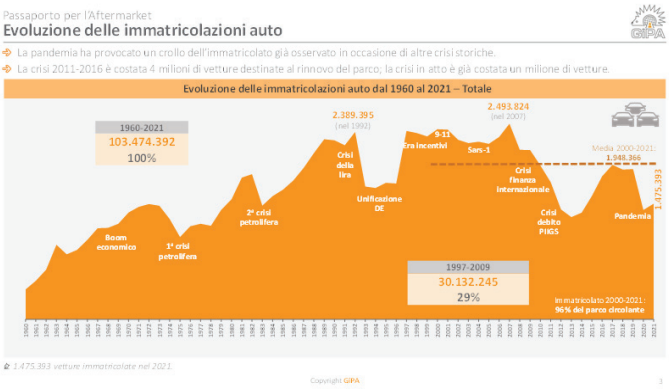
assoservice.net | seguici su

ASSOSERVICE
I PROFESSIONISTI DELLA RIPARAZIONE

**L’analisi** **di Marc Aguettaz**

# Quale futuro per l’officina?

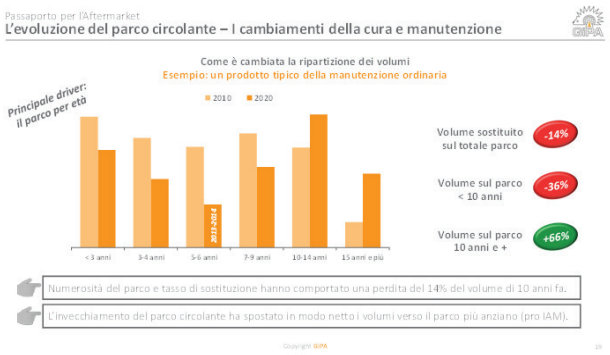
Il 2022 è giunto a metà per il calendario, ma per il numero di giorni lavorativi, abbiamo già girato la boa da qualche settimana. Può essere il tempo giusto per fare un primo punto nave e cogliere l’opportunità per tentare di capire dove ci porta il vento, spesso in tempesta in questi ultimi anni.



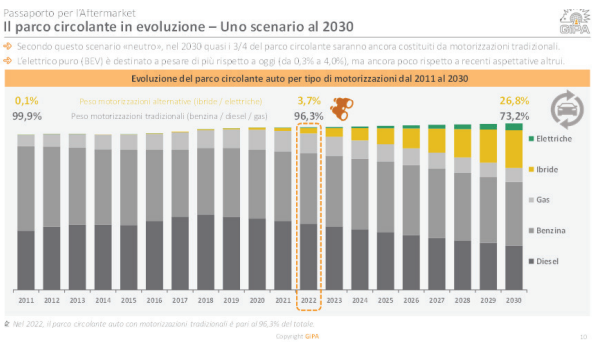

Ancora nel 2022, il mercato delle vetture nuove soffrirà una crisi molto forte. Siamo in rotta per un altro anno da 1,4m di nuove immatricolazioni. Oltre a far soffrire le reti dei Concessionari, rallenta il rinnovo del parco, l’immissione di veicoli con minor consumi e minor emissioni, sia di gas climalterante (CO2) sia di inquinanti (HC, NOx, PM).
Ormai, siamo consapevoli che la vettura a venire sarà connessa, autonoma (per lo meno ADAS), condivisa ed elettrica (anche se “l’execution” mi sembra un po’ improvvisata e pasticciata, iniziando dalla generazione di energia elettrica). Si parla di CASE, dalle iniziali delle 4 parole in inglese! E dovrebbe essere anche piccola e leggera, se si tratta veramente di salvare il pianeta. Ma in questo caso, servono solo 2 produttori al mondo di vetture, quello che le fa tonde, e quello che le produce quadrate....
Per chi opera nei mestieri della manutenzione per come la consociamo oggi, la domanda potrebbe essere: a che velocità arriveremo? Da dove partiamo? In termine di parco circolante, disponiamo del bacino di clientela più grande di sempre.

*Marc Aguettaz*
*Managing Director*
*GiPA ITALIA*

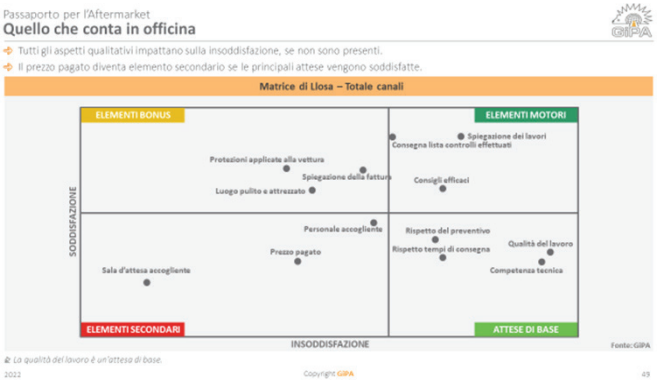
È anche il parco più anziano di sempre. L'età è cresciuta per necessità (mancano 4 m di vetture nuove negli ultimi 10 anni, mai immatricolate) e rappresenta una grandissima opportunità per gli operatori della riparazione e della manutenzione dei veicoli. Le vetture oltre 10 anni rappresentano ormai oltre il 50% del parco circolante, mentre la misura che facevamo nel 2010, con la stessa metodologia di ricerca indicava solo il 28%. Questo raddoppio del parco oltre 10 anni (da 8,7 m UIO a 17,1 m) nel tempo di un decennio è stato un motore straordinario per la salute dell'aftermarket indipendente.
Gli spostamenti del parco hanno condizionato il mercato dei ricambi. Anche se il mercato in assoluto si è contratto (gli intervalli di manutenzione, l'affidabilità dei veicoli hanno guidato questa contrazione più delle scelte dei consumatori-automobilisti), la parte IAM è cresciuta in questi 10 anni, come lo evidenzia il grafico.




Le crisi non durano per sempre. Con il ritorno progressivo ai livelli pre covid, le vetture con nuove motorizzazioni che dovrebbero raggiungere il 74% del mercato nel 2030 (di cui 12% elettriche) si diffonderanno nel parco per rappresentare nel 2030 il 27% del parco circolante.




Va ricordato che il 50% delle vetture del 2030 sono già state immatricolate. Le vetture BEV (full electric) sono un elemento di grande stress potenziale del mercato come lo conosciamo. Una BEV riduce il consumo di ricambi del 70% rispetto a un veicolo dotato di un motore a combustione interna. E molte attività sono legate ad aggiornamenti software. Un'altra sfida delle officine, oltre il cambiamento della dimensione del mercato dei ricambi, e quello dell'adeguamento delle tariffe di manodopera, che devono tenere conto dei tempi di messa in sicurezza della vettura ad esempio.
I tempi sono in ogni caso quelli del medio lungo termine, anche se la scelta politica della tecnologia elettrica sembra ormai ben definita (anche se dobbiamo augurarci non definitiva). Abbiamo un po' di tempo a disposizione per adeguare la nostra attività.
La sfida dei prossimi anni è racchiusa solo in parte nella legge del mondo digital che recita:"se non sei visibile, non esisti." E' una necessità essere visibili on line. I clienti affezionati non bastano più, perché l'attività on line degli altri protagonisti del mercato possono distrarlo, e allontanarlo dalla vostra officina. Quindi serve un'attività O2O, una strategia "on line to off line". Dal mondo digitale all'officina. Il contatto parte dal mondo digitale. E' molto difficile comunicare messaggi positivi e stimolanti (per l'acquisto) legati alla manutenzione. Da sempre i costruttori di veicoli hanno presentato la vettura come uno spazio di libertà individuale (vero) indicando solo di prendere la macchina e di guidarla, scordando di indicare che una macchina ha bisogno di manutenzione. L'area nella quale si deve lavorare è quella che segue il mantra di internet: "chi aiuta influenza, chi influenza vende".
La matrice di Llosa che produce un'analisi fattoriale della soddisfazione degli automobilisti in officina mette in evidenza che la differenza si fa "off line", in officina, nella relazione – empatica – con il cliente. L'intervento a regola d'arte non crea soddisfazione per il cliente, per lui il lavoro fatto bene è scontato, si reca in officina proprio per questo. Gli "elementi motori", nell'area di soddisfazione e insoddisfazione alta, sono tappe della visita con un forte contenuto empatico.




La manutenzione dei veicoli richiede oggi come mai prima altissime competenze tecniche. Necessarie sono anche le competenze gestionali, relazionali e di comunicazione. Mai come prima è necessario fare squadra per poter rispondere a queste sfide. E' il tempo di condividere dei progetti con dei "partner", per dividere gli investimenti e i benefici degli investimenti in comune. Il tempo per essere efficienti. Come i motori di nuova generazione, che offrono alte prestazioni con dei consumi molti contenuti.

CINETECA BOLOGNA

Comune di Bologna

Bologna Estate

Direzione Generale CINEMA e AUDIOVISIVO

Regione Emilia-Romagna

MAIN SPONSOR

GRUPPO HERA

20 VENTANNI INSIEME

# Sotto le stelle del Cinema

**Bologna,**
**dal 19 giugno al 14 agosto**
**Piazza Maggiore**

SPONSOR

coop Alleanza 3.0 · legacoop bologna · camst group · LloydsFarmacia · BPER: Banca · DoDo · NEIRAMI fashion & design · TIGOTÀ · VENTI ANNI ACANTHO · mare termale · TRENTALIA TPER · Galletti · Agribologna · coswell · Selenella · alce nero · Mielizia · PizzAltero · CONFCOMMERCIO · ABRUZZESE E ASSOCIATI · asterix · clicai · OTTICA GARAGNANI · per · ASSORICAMBI

IN COLLABORAZIONE CON

Bologna Welcome

EARTH PUBLIERRE

Culture d'impresa

# Il cinema: un'impresa collettiva.

> **Il cinema è assolutamente un'arte collettiva.**

*Gian Luca Farinelli*
*Direttore della Cineteca di Bologna*

## Intervista a Gian Luca Farinelli

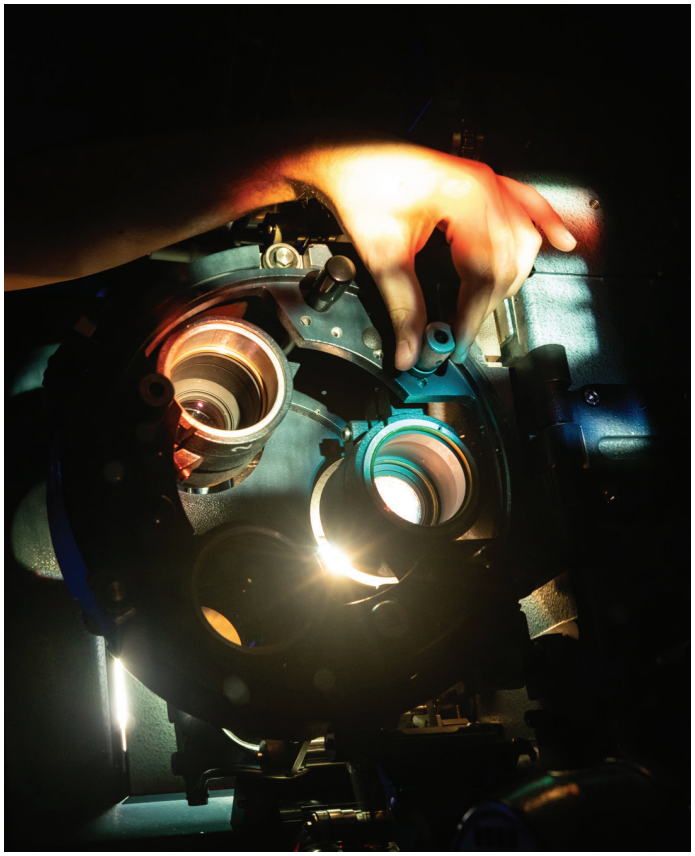
*Direttore di lunga data della Cineteca di Bologna, Gianluca Farinelli è considerato tra i maggiori esperti di restauro cinematografico, con oltre 400 pellicole storiche riportate a nuova vita. E dallo scorso marzo è stato nominato Presidente del CdA della Festa del Cinema di Roma. In questa intervista, Farinelli ci racconta la sua impresa.*

*Benvenuto Direttore. Come ha incontrato il cinema e come è divenuto la sua vita?*

Ho incontrato il cinema fin da subito. I miei genitori, entrambi insegnanti di lettere e storia, entrambi appassionati di cultura. Cinema, teatro, letteratura, musica. Tramite loro, il cinema è diventato fin da subito un linguaggio di riferimento per me. Inoltre, essendo nato nel 1963, sono cresciuto in anni straordinari per questa arte. Negli anni settanta, da che ho ricordi, tutti i più grandi registi erano in piena attività. In particolare, ricordo il mio incontro con il cinema muto. La Cineteca, già in piena attività, presentava anche nella mia scuola queste pellicole mute con accompagnamento musicale dal vivo. Mi impressionò molto, ne subì un fascino indescrivibile. Un altro ricordo molto chiaro è del 1978. L'anno precedente fu ucciso uno studente a Bologna, durante una manifestazione. Mentre sfilava pacificamente è partito un colpo... tremendo. L'anno successivo, fu organizzata una manifestazione in suo ricordo: in Piazza Maggiore fu proiettato "La passione di Giovanna D'Arco" di Dreyer. Ne venne fuori un parallelismo tra quella morte così ingiusta di quello studente con la storia di questa eroina accusata e uccisa ingiustamente tramite un processo farsa. Quel vecchio film, quel tipo di possibilità di raccontare e di far riflettere, mi colpì moltissimo. Da lì nacque forte la voglia di poter vedere e far vedere film, all'epoca non proprio semplice. Insieme al mio compagno di banco creammo un piccolo cineclub cittadino, con cui proiettavamo due o tre film a settimana. Film che nemmeno noi, ovviamente, avevamo mai visto. Avemmo un certo successo, fino ad essere convocati dalla Cineteca. Arrivata la maturità, venni preso come assistente programmatore della Sala Lumière. Da quel momento, il cinema divenne la mia vita, il mio lavoro, la mia monomania. Nel 1986 iniziammo con il nostro festival "Il Cinema Ritrovato" invitando, tra gli altri, i direttori della Cineteca del Lussemburgo e di quella di Monaco di Baviera. In quegli anni, le più grandi e fornite del mondo. Dai quali scoprì il mondo del restauro delle pellicole che ispirò il nostro progetto di attivare una costola della Cineteca di Bologna che si specializzasse in questo tipo di processi di conservazione. Il festival e il restauro divennero in breve tempo due attività che ci hanno dato una risonanza internazionale.

*Dalla produzione alla distribuzione, dal restauro alle varie maestranze, autori etc. In che modo il cinema può essere inteso come un fatto corale?*

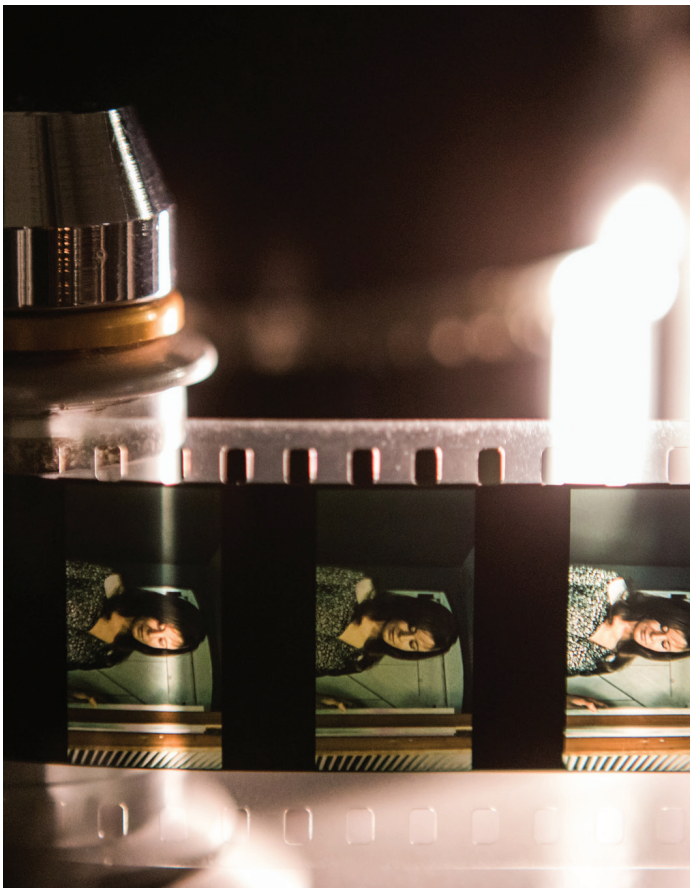
Il cinema è assolutamente un'arte collettiva. Non è un caso che gli inventori del cinema siano stati due personaggi: i fratelli Lumière, due imprenditori. E, ancora, non caso il primo film che girano è sull'uscita da lavoro dei loro stessi operai, "L'uscita dalle officine Lumière" (1895). Un film, probabilmente il primo nella storia, che ha già come tema e come messa in scena il "noi". Il cinema, dai suoi reparti organizzativi, produttivi, artistici fino ai suoi fruitori



è l'arte del "noi". Il cinema è un lavoro enorme che ha bisogno di un collettivo, di una comunità per venir su: dalla sua scrittura alla sua distribuzione, dall'interpretazione al confezionamento finale, agli esercizi che lo proiettano, agli storici che lo raccontano. Ogni singolo settore di questa filiera ha una sua collettività al lavoro. Ogni anello di questa catena è formato da una pluralità di lavoratori. Prenda il nostro lavoro di Cineteca e il festival che ogni estate richiama migliaia e migliaia di ospiti e spettatori: queste attività sono gestite da un gruppo di persone, io non mi considero un uomo solo al comando. Certo sono chiamato a dare degli indirizzi, a prendere delle decisioni. Ma credo molto nel gruppo operativo che ho a disposizione.

*Sul parallelo tra mondo imprenditoriale e mondo della cultura. In che modo il mondo dell'arte e della cultura in generale possono rappresentare un allargamento di orizzonti e di visioni per un imprenditore? Quanto un inspessimento culturale di un imprenditore può aiutare ad essere più reattivi, creativi, saggi...*

La risposta è molto complessa. Per citare di nuovo i fratelli Lumiere, loro erano due imprenditori e due artisti al tempo stesso. Quindi un'anima più industriale che si accompagna ad un istinto più artistico e creativo. Fare un film è come costruire un prototipo. Tutta l'industria cinematografica ha avuto sempre difficoltà a serializzare i suoi prodotti. In Italia, per esempio, ci ha provato solo Aurelio De Laurentis con le commedie natalizie. Poi svanite negli ultimi anni. Salvo qualche raro caso, anche internazionale, l'industria cinematografica ha sempre lavorato per prototipi. Questo elemento è stato un marchio di libertà: ogni produzione, non sapendo che tipo di riscontro avrà un film in lavorazione, lavora cercando di avere il meglio in ogni settore. Ma non è una garanzia. È un rischio continuo, proprio come quello di ogni impresa. Molti produttori che hanno avuto un successo enorme con un titolo possono anche fallire impietosamente con un progetto successivo. Oggi, con la possibilità di una maggior profilazione del pubblico, forse le cose stanno cambiando... Le formule seriali delle grandi piattaforme digitali stanno lavorando proprio su questo sentiero. Con il rischio, però, di desertificare il cinema, i suoi processi, le sue distribuzioni, i suoi luoghi. Quanto all'arte e alla sua influenza sulla conoscenza: il cinema, mi permetto di concentrarmi su questa disciplina, è uno straordinario strumento di conoscenza e di ampliamento di orizzonti e visioni per ogni essere umano. Le sue storie, conosciute o inedite, le sue avventure e i suoi protagonisti. Sono sbalordito da quanto poco, ancora, sia utilizzato il cinema nelle scuole, come strumento di apprendimento e confronto. Il cinema, concludo, è da sempre legato al mondo del lavoro. Ed è esso stesso uno degli esempi più importanti di impresa collettiva. Una sua maggior fruizione, quindi, non può che trasmettere un senso di collaborazione, conoscenza e capacità di vedere oltre, di immaginare nuovi mondi e nuove forme.



DRIVEAP
CAR PARTS AND ACCESSORIES

***DriveAp*** è il nuovo marchio di Asso Ricambi, distribuito in esclusiva dalla sua rete di ricambisti associati. Realizzato con l'obiettivo di fornire un prodotto qualitativamente superiore, ***DriveAp*** è un valore aggiunto strategico per tutti coloro che vogliono fare la differenza nel mondo dell'Aftermarket.

*DriveAp, i ricambi per chi va al massimo*

Per maggiori info: www.driveap.it - info@driveap.it

Cin!

# Un brindisi all'elettrico

di Umberto Seletto

*Umberto Seletto*
*Ideatore di*
*Anticrisi Day*

È di questi giorni la decisione in plenaria del Consiglio, poi confermata nella determinazione dell'Assemblea dei Presidenti dei Governi dei paesi UE, di andare verso il cosiddetto "fit for 55": nessuna proroga al 2035, data della messa fuori produzione di qualsiasi forma di motore endotermico. Una notizia che fa indubbiamente paura a tutti: a chi le macchine le deve produrre, a chi le deve vendere, a chi le aggiusta ed ancor più a chi produce i pezzi per aggiustarla.

C'è intorno a questa materia un grande fermento circa le aree di cosiddetta "neutralità tecnologica": nuovi carburanti sintetici e idrogeno. Ma nessun repechage di tecnologie avanzate come quelle dei nuovi propulsori diesel, sicuramente più puliti del motore elettrico come combinato energetico.

Ma c'è una grande incongruenza, una grande difficoltà nel mettere insieme tutti i pezzi di questa storia che se è vero che prende le mosse da una seria emergenza, quella del clima, poi si impantana nella definizione di una proposta che non è realistica né realizzabile.

Perché faccio questa affermazione? Fatti salvi i problemi produttivi, di componenti, di tecnologie disponibili, di energia pulita (altrimenti a che serve l'elettrico?) che già da soli non saranno cose che si risolveranno in poco tempo, anche perché sono in gioco domini e primazie economiche a livello mondiale... ebbene fatti salvi questi aspetti, immaginiamoli pure risolti, restano in piedi un paio di questioni.... facciamo che si risolva anche velocemente il problema delle colonnine di ricarica, che oggi non esistono. C'è un problema che non si può risolvere, quello dei soldi, tanti soldi in più che costa e costerà un'auto, se poi elettrica ancora maggiormente.

Faccio sempre l'esempio della Panda Ibrida, circa 14.000 euro, e della 500 elettrica, 27.000 euro. I soldi che la gente normale, classe media inclusa, non ha ed avrà purtroppo ancor meno. E complessivamente sarà anche più difficile avere i soldi in prestito. Ed allora Fix it again, riparala ancora e vai avanti. Riparala ancora, perché nell'Italia dei paesi non ci si può muovere senza auto, e tra l'altro oggi sono fatte meglio di ieri e si rompono meno. E chi lo riparerà questo parco auto sempre più vecchio? Non sarà mica il concessionario auto, sballottato bene bene anche dalle riforme contrattuali a cui pensano la maggior parte delle case, che limitano ampiamente margini ed area di attività.

Sarà il vecchio amico sotto casa, anche un po' distante se volete, che è il meccanico indipendente. Una figura chiave delle relazioni familiari fondamentali, che ti consiglia, ti aiuta e ti fa anche risparmiare. Tutte cose che sono al top delle aspettative di tutti i clienti. Insomma, lunga vita all'elettrico che assicura almeno un decennio di sopravvivenza ai nostri clienti. Tutto questo avverrà un po' di più al sud, dove già la riparazione indipendente si è presa la gran parte della quota di mercato. Ma avverrà in tutta Italia, favorita anche da indicatori demografici così tristi, così orientati all'invecchiamento che, anno dopo anno, accrescono la quota degli over 65.

E se lavoreremo bene saremo anche premiati dal mercato, che ricordiamolo è sempre costruito su fatti e non su proiezioni e piani. E poi cosa succederà? E poi tutto da inventare, ma forse le vere rivoluzioni verranno dal car sharing, dalla guida autonoma e dai droni. Come concentrare le nostre energie in questo lungo bridge tra due modi di muoverci?
Poiché come tutti sappiamo alla fine deciderà sempre e comunque il Cliente, ebbene concentriamoci nel fare sistema per accrescere reputazione a valore nella relazione con il cliente. Formiamo i nostri giovani al ruolo più complesso di domani, cerchiamo fornitori partner veri, facciamo promozione sul consumatore.

È il teorema del mezzo bicchiere, per alcuni vuoto, per alcuni da riempire, sintetizzato da questa bellissima citazione dai classici: "Se soffi su una scintilla, divampa; se vi sputi sopra, si spegne. Eppure ambedue le cose escono dalla tua bocca". Dal Libro del Siracide. Aggiungerei la altrettanto efficace citazione di Kavafis, poeta prediletto di Umberto Veronesi, scienziato ed oncologo: "Non credete soltanto a ciò che vedete. È più profondo lo sguardo dei poeti. Per loro la Natura è il giardino di casa".

Servirebbe comunque un contesto ideale, costruttivo, che cementi unioni di intenti e ci aiuti a camminare con ottimismo... servirebbe sedersi a tavola perché solo lì lo scambio intellettuale diventa avvincente. Servirebbe, perché come sosteneva Cicerone, il piacere dei banchetti si misura dai discorsi dei convitati.... Eppure ho in mente cose semplici e curiose, come un'insalata di pere e carciofi, o come la frittata di pasta, con i maccheroni, l'equivalente meridionale del riso al salto milanese, rigorosamente fatta di avanzi, per smaltire i quali è nata.

A proposito di brindisi, ve ne regalo uno dotto e gustoso. Il brindisi è un'usanza indebolita. Tuttalpiù si recita la formula scipita: "Alla salute". In un capodanno di un secolo fa Anna Achmatova, poetessa russa, si appuntò tre brindisi pronunciati alla sua tavola.
Uno: "Bevo alla terra dei prati nativi nella quale noi tutti torneremo".
Un altro verso Anna: "E io alle sue poesie dentro le quali tutti noi viviamo".
Un terzo: "Dobbiamo bere a chi non è ancora con noi".

Aggiungo di seguito un mio Prontuario per il brindisi di Capodanno.

"Bevo a chi è di turno, in treno, in ospedale,
cucina, albergo, radio, fonderia,
in mare, su un aereo, in autostrada,
a chi scavalca questa notte senza un saluto,
bevo alla luna prossima, alla ragazza incinta,
a chi fa una promessa, a chi l'ha mantenuta
a chi ha pagato il conto, a chi lo sta pagando,
a chi non è invitato in nessun posto,
allo straniero che impara l'italiano,
a chi studia la musica, a chi sa ballare il tango,
a chi si è alzato per cedere il posto,
a chi non si può alzare, a chi arrossisce,
a chi legge Dickens, a chi piange al cinema,
a chi protegge i boschi, a chi spegne un incendio,
a chi ha perduto tutto e ricomincia,
all'astemio che fa uno sforzo di condivisione,
a chi è nessuno per la persona amata,
a chi subisce scherzi e per reazioni un giorno sarà un eroe,
a chi scorda l'offesa, a chi sorride in fotografia,
a chi va a piedi, a chi sa andare scalzo, a chi restituisce da quello che ha avuto,
a chi non capisce le barzellette,
all'ultimo insulto, che sia l'ultimo,
ai pareggi, alle ics della schedina,
a chi fa un passo avanti e così disfa la riga,
a chi vuol farlo e poi non ce la fa,
infine bevo a chi ha diritto a un brindisi stasera
e tra questi non ha trovato il suo."
***- Erri De Luca***

Ed ora vi saluto, proponendovi di leggere con attenzione le raccomandazioni ai naviganti che vi lascio e che chiameremmo le 6 c:

1. **Consapevolezza:** solo chi è consapevole di un problema, lotta per risolverlo.

2. **Cultura:** non possiamo perpetuare ingiustizie e stereotipi, solo perché "culturali". La cultura si modifica con le leggi, gli esempi e la volontà.

3. **Community:** solo unendo le forze, e solo con la solidarietà, è possibile modificare lo status quo.

4. **Competenze:** dobbiamo far conoscere quali sono i mestieri del futuro e quali competenze siano necessarie per essere protagonisti della creazione del mondo.

5. **Cuore:** solo con com-passione, passione e cura è possibile accendere la generatività sociale nel mondo.

6. **Coraggio:** di oltrepassare le barriere reali e mentali, di osare, di fare cose prima neanche immaginate.

Pace e bene.

AFTERMARKET REVIEW

IL NUOVO MAGAZINE DI ASSO RICAMBI

È un'iniziativa del **Consorzio Assoricambi**

assoricambi.it | seguici su