



Il **FUTURO** non si prende **PAUSE**

Cambiano le auto, cambiano gli automobilisti e così anche il mondo della riparazione è chiamato ad affrontare un mercato in profonda trasformazione. E non si può sedersi e aspettare, pena essere tagliati fuori. Nuove tecnologie, prodotti e servizi inediti sono stati al centro del convegno organizzato da Colorobica con Glasurit per capire quale sarà la carrozzeria del domani. Perché bisogna essere pronti oggi per le sfide future

Manuela **Battaglini**



Sopra: **l'onorevole Sara Moretto** (Partito Democratico) ha ripercorso la Legge 122/92 nei suoi passaggi fondamentali

A destra: **Enea Capelli**, Amministratore della Colorobica, durante il discorso di benvenuto e l'introduzione ai lavori

Che il mondo della carrozzeria, parte integrante della filiera dell'autoriparazione, stia vivendo un periodo di grande cambiamento è cosa risaputa. Chiaramente identificati sono anche i motori propulsori di questo processo, sia di natura tecnologica, sia di natura sociale e culturale. Il tempo di chiedersi con quali modalità affrontare il mercato del futuro, in verità dietro l'angolo, è quindi già arrivato e così l'urgenza di fare il punto della situazione, cercando di individuare strategie e percorsi comuni per sostenere le sfide del mercato. Da queste riflessioni è nato l'evento organizzato La Colorobica, azienda di proprietà della famiglia Capelli in collaborazione con Glasurit, marchio premium di BASF, specializzato in sistemi e processi innovativi di verniciatura, di cui il distributore bergamasco è esclusivista. All'appuntamento - ospitato il 21 giugno

nell'"hub" tecnologico del Kilometro Rosso a Dalmine - hanno partecipato circa 100 carrozzieri provenienti dalle vicine province lombarde. Il tema centrale dell'incontro, "L'evoluzione della riparazione. Come evolve la carrozzeria verso l'auto digitale", è stato sviluppato dai relatori presenti da più prospettive. Particolarmente significativo e centrato sugli aspetti legislativi del settore dell'autoriparazione l'intervento di Sara Moretto, deputata della Repubblica, focalizzato sul quadro normativo della Legge 122/92. La politica ha il compito di accompagnare il cambiamento, ha ricordato la deputata, che ha partecipato alla stesura della Legge 122 ed è alla X Commissione Attività produttive, Commercio e Turismo alla Camera.

IL QUADRO NORMATIVO DELLA LEGGE 122/92

Moretto ha esordito ricordando come la politica non debba sosti-

tuirsi al mercato e agli operatori del settore nelle loro scelte strategiche ma può accompagnare il processo di evoluzione sostenendo le ragioni dei veri protagonisti del mercato. Va poi considerata la necessaria informazione diretta al consumatore finale, perché questo comprenda cosa sta cambiando e con quali obiettivi. Moretto ha poi ripercorso sinteticamente l'"iter" della Legge 122/92 nei suoi passaggi fondamentali: «Nel 1992 il legislatore ha pensato di fare una legge di settore che definiva la figura dell'autoriparatore, le caratteristiche delle imprese di autoriparazione, le responsabilità, le sanzioni. Una legge che è ancora in vigore e che nel suo percorso è stata modificata ma di cui restano validi i due obiettivi prioritari: garantire la sicurezza stradale, non solo in termini di infrastrutture e strade ma anche di autoriparazione, e qualificare i servizi degli operatori della riparazione. L'articolo 6 inoltre sancisce l'obbligo dell'automobilista a provvedere a manutenzioni e riparazioni della propria auto, rivolgendosi a soggetti abilitati e in possesso di alcuni requisiti». Ai doveri per gli autoriparatori corrisponde anche una grande responsabilità per l'automobilista: rivolgersi a professionisti. «E oggi -

ha sottolineato la deputata - non è così automatico trovare un elenco di autoriparatori autorizzati o una modalità per verificarne l'affidabilità, la serietà e la professionalità». Moretto ha quindi ricordato alcuni importanti cambiamenti subiti dalla Legge 122 dal lontano 1992 a oggi. Per esigenze di semplificazione del Registro delle imprese, la 122 è stata in parte "svuotata": c'è stato, però, anche uno sviluppo positivo, il 5 gennaio 2013 è entrata in vigore la Legge n. 224/2012 che ha modificato la 122/92 introducendo la figura del meccatronico (il termine per la regolarizzazione ed abilitazione per l'attività di meccatronica è stato recentemente prorogato al 4 gennaio 2023, ndr). «Da allora - ha commentato Moretto - non è successo più nulla... Ma almeno una pietra ferma su alcuni principi è stata messa: per esempio la conferma della libertà dell'automobilista di rivolgersi all'autoriparatore che sceglie e la possibilità della cessione del credito, in coerenza con la 122». Pensando al futuro, la deputata ha ribadito la necessità di riprendere in mano la Legge 122 e da questa partire per rinnovare gli obiettivi originari che si proponeva: la sicurezza stradale e la professionalizzazione della categoria... «È urgente, per la categoria, vedere riconosciuta la propria professionalità, producendo una certi-

Massimo Delfini del Gruppo Psa ha illustrato le tappe della ricostruzione della rete di carrozzerie a marchio **Peugeot e Citroën**



ficazione rilasciata del lavoro svolto, che abbia un valore oggettivo e rappresenti una garanzia anche per l'automobilista».

LE CASE AUTO E L'AUTORIPARAZIONE

Focalizzando l'attenzione sulle auto e su chi le produce, emerge come l'accelerazione delle tecnologie imponga lo stesso ritmo anche al mercato dell'autoriparazione. Quando si interviene sui sistemi di sicurezza dei loro mezzi, i costruttori richiedono dei certificati sull'applicazione della regola d'arte. Massimo Delfini, della direzione commerciale ricambi e servizi "post" vendita Gruppo PSA Italia, ha confermato come i rapporti dell'azienda con il mondo della riparazione di meccanica e carrozzeria siano costanti: «Forniamo loro le linee guida da seguire per

"L'evoluzione della riparazione. Come evolve la carrozzeria verso l'auto digitale" è stato sviluppato dai relatori presenti da più prospettive

garantire un intervento di riparazione che garantisca una vettura sicura come quando è stata costruita. Non solo, abbiamo creato una rete di carrozzerie autorizzate perché abbiamo da tempo capito che l'evoluzione delle vetture "sotto il paraurti" è decisamente importante e che quindi devono essere garantiti determinati "standard" e procedure d'intervento».

Oggi la rete di carrozzerie affiliate PSA conta 350 esercizi e gli operatori sono aggiornati e preparati grazie a corsi di formazione mirati a trasmettere la complessità dell'evoluzione del lavoro del carrozziere. Intervenire su auto dotate di tecnologie sofisticate (sistemi di sicurezza, "airbag" Adas quindi sensori, "ra-



Cesare Capelli, Responsabile commerciale della Colorobica

dar" e telecamere), capire i danni prodotti dall'urto e ripristinare la loro conformità è un compito inedito e delicato. «Per PSA - ha spiegato Delfini - certificare una riparazione significa seguire la linea di intervento e le procedure fornite dal Gruppo. Non viene prodotto un documento finale di conformità, ma il nostro riparatore ha sicuramente seguito la prassi operativa della Casa madre sostenuta da una metrica finale dell'intervento, fornita dai sistemi di misurazione e le attrezzature di nostri "partner" e utili a verificare la correttezza di tutti i parametri».

Alessandro Donatini, Direttore Commerciale di Autel Tech Italia, ha spiegato come ripristinare gli **Adas** in caso di danneggiamento o riparazione



Il cambiamento non deve fare paura ma stimolarci a migliorare e l'elemento guida per il futuro deve essere l'efficienza

TECNOLOGIE PER IL FUTURO

Per stare al passo la carrozzeria ha bisogno di conoscere prodotti, soluzioni e sistemi evoluti, adeguati allo sviluppo tecnologico delle auto. Testimonianza di questo orientamento l'intervento di Filippo Centamori, Regional Key Account Manager Europe South East di Basf Automotive Refinish Coatings Solutions, responsabile dei rapporti con Case auto, flotte, assicurazioni e reti, tutti i grandi "player" del mercato della carrozzeria. Il "manager" ha citato il rapporto della società di consulenza e gestione di impresa specializzata nel settore "automotive" Accenture, che segnala come l'industria automobilistica stia subendo il cambiamento più significativo da quando Henry Ford industrializzò la produzione automobilistica nel 1908. Se gli ultimi 100 anni sono stati rivolti al miglioramento della produzione su larga scala delle auto, il futuro riguarda invece la ridefinizione del ruolo del veicolo nei confronti e al servizio dei passeggeri. «Siamo in una fase di salto epocale - ha sottolineato Centamori - che va affrontata, non subito, ma pilotata». Nel video mostrato poi alla platea è stata presentata una visione futuristica e ipertecnologica della carrozzeria del futuro, che in realtà non si discosta molto da quello che presto potrà succedere: realtà virtuale, aumentata, ologrammi, guida autonoma, droni... «Il cambiamento - ha ribadito Centamori - non deve fare paura ma stimolarci a migliorare e l'elemento guida per il futuro deve essere l'efficienza. Senza dimenticare che l'apporto di tecnologie, at-

trezzature e "tool" ha in sé un valore aggiunto: è molto attrattivo per le nuove generazioni e potrà favorire il ricambio e rinnovo di professionalità necessario sin d'ora».

L'INNOVAZIONE AVANZA

Entrando nel merito degli Adas, sistemi avanzati di assistenza alla guida che rappresentano il primo passo verso la guida autonoma, la parola è passata ad Alessandro Donatini, Direttore Commerciale di Autel Tech Italia. Come fare per ripristinarli in caso di danneggiamento? Donatini ha presentato sinteticamente la tecnologia ricordando che oggi le macchine non si vendono non più per le loro prestazioni e il prestigio, ma soprattutto per il "comfort" che offrono. Gli Adas, gestiti da "radar" e telecamere, sono utilizzati sia per prevenire e limitare gli incidenti sia per ridurre i consumi, supportando il conducente nell'esperienza di guida. Donatini ha poi ricordato che dal 2020 su tutte le macchine che circoleranno nella Comunità Europea dovranno essere installati a bordo e sarà necessario calibrarli in caso di interventi, sostituzioni e manutenzioni della carrozzeria. Ha quindi presentato dopo l'introduzione teorica le proposte concrete di Autel Tech, specializza-



Filippo Centamori, Regional Key Account Manager Europe South East di Basf Automotive Refinish Coatings Solutions, ha parlato di come stanno evolvendo il mercato e l'uso dell'auto



Massimo Sabbioneda, Head of Marketing & Development di Alpiq In Tec, operatore energetico svizzero attivo anche nella "e-Mobility", ha parlato di infrastrutture di ricarica e loro installazione

ta nella produzione e distribuzione mondiale di "software", strumenti diagnostici professionali, attrezzature ed accessori per il mondo dell'"aftermarket" automobilistico. «L'aggiornamento professionale e una competenza evoluta sono sempre più strategici per il mondo della carrozzeria», ha sottolineato Donatini, ricordando che se le nuove auto entrano in autofficina dopo circa 2-3 anni di vita per le operazioni di manutenzione fisiologiche, in carrozzeria i veicoli fanno il loro ingresso molto prima, anche per un piccolo incidente. È indispensabile quindi essere pronti a rispondere alle nuove problematiche e a fornire le soluzioni più aggiornate per risolverle. In conclusione, un breve "focus" sulla mobilità elettrica e sull'opportunità di divenire protagonisti anche di questo "business". A sostegno dello sviluppo multiservizio dell'attività di carrozzeria Massimo Sabbioneda, Head of Marketing & Development di Alpiq In Tec, operatore energetico svizzero attivo anche nell'"e-Mobility" e "partner" tecnologico per le infrastrutture di ricarica e la loro installazione. Un altro passo verso il futuro...