

Conferenza stampa

LA SITUAZIONE E LE PROSPETTIVE DELL'ECONOMIA E DEL MERCATO DELL'AUTO^(*)

Circolo della Stampa di Milano

26 novembre 2015

Intervento di Gian Primo Quagliano, Presidente Econometrica e Centro Studi Promotor

Questa nostra conferenza stampa annuale, che è giunta ormai alla 23^a edizione, comincia sempre con un'analisi della congiuntura economica. Rispetteremo anche questa volta quella che ormai è diventata una tradizione, ma riteniamo opportuno premettere qualche considerazione e qualche dato che consenta di inquadrare il momento attuale nell'evoluzione di medio periodo della nostra economia.

Sentiamo sempre dire che la crisi economica che forse faticosamente ci stiamo lasciando alle spalle è la più grave del dopoguerra. Questa affermazione è vera per alcune altre economie avanzate, ma non lo è per l'Italia perché la crisi economica che stiamo vivendo è più profonda e più lunga di quella del 1929. Come mostra il grafico nelle slide allegate, nella crisi del 1929 il calo massimo in termini di prodotto interno lordo (Pil) fu del 5,7% e per ritornare ai livelli ante-crisi furono necessari 6 anni. Nella crisi iniziata nel 2008 il calo massimo del Pil è stato dell'8,9% e per ritornare ai livelli ante-crisi, qualora negli anni successivi al 2016 vi fosse una crescita pari a quella che l'Ocse ipotizza per il 2016 (+1,4%), occorreranno ancora 6 anni. Il che vuol dire che dovremo attendere il 2021 e che la crisi sarà durata 14 anni.

() Questa relazione e le slide che la accompagnano sono disponibili sul sito www.centrostudipromotor.com nella sezione "Convegni e Conferenze"*

Una seconda considerazione, sempre relativa al Pil e all'entità del calo che si è registrato negli ultimi anni, riguarda il balzo indietro che la nostra economia ha fatto per effetto della crisi ancora in atto. Se il Pil crescerà nel 2015 dello 0,8%, come prevede l'Ocse, ci porteremo sul livello del 2000, cioè di 15 anni fa.

Ancora più grave è la situazione per la produzione industriale che durante la crisi ha accusato un calo massimo del 26,4% che ha riportato indietro il valore dell'indice Istat fino alla fine degli anni '80. La produzione industriale, dunque, durante la crisi ha fatto un balzo indietro di quasi 30 anni ed è calata di oltre un quarto. Se vogliamo usare una metafora automobilistica e se consideriamo che, in un Paese come l'Italia che è al secondo posto nella UE per l'attività manifatturiera, la produzione industriale è il primo motore dell'economia, possiamo dire che questo motore dal 2008 sta funzionando a tre cilindri.

Una terza considerazione sullo sviluppo dell'economia italiana negli ultimi decenni riguarda la posizione del nostro Paese nei confronti dei partner dell'Unione Europea in termini di prodotto interno lordo pro capite. Secondo uno studio condotto dal Centro Studi Promotor su dati Eurostat, nel 2001, cioè nell'anno che ha preceduto l'entrata del nostro Paese nell'euro, il Pil pro capite italiano superava la media dell'Unione Europea del 19,3%. Nel 2014 il Pil pro capite italiano è invece sceso sotto questa media dell'1,9%. Questa drammatica caduta è dovuta certo a fattori imputabili al nostro Paese, ma anche, e senza ombra di dubbio, alle politiche legate all'adesione alla moneta unica che hanno rallentato lo sviluppo della nostra economia nell'ultimo decennio del secolo scorso e l'hanno poi fortemente penalizzata nei primi quindici anni del nuovo millennio.

Una quarta considerazione riguarda il diverso impatto che la crisi economica deflagrata il 15 settembre 2008 con il fallimento di Lehman Brothers ha avuto nei principali paesi. Per le economie emergenti l'impatto è stato veramente modesto. Per i paesi avanzati il quadro è invece il seguente: in Canada il prodotto interno lordo ha recuperato il livello ante-crisi già nel 2010. In Germania, Stati Uniti e Francia il recupero si è completato nel 2011, mentre nel Regno Unito e in Giappone si è atteso fino al 2013. Per Italia e Spagna nel 2015 il ritorno alla situazione ante-crisi appare invece ancora lontano e la situazione dell'Italia è peggiore di quella della Spagna. Tra l'altro va segnalato che la penalizzazione della crisi per il nostro sistema economico è

stata molto superiore rispetto a quella di tutte le altre economie avanzate e questo è in gran parte conseguenza delle politiche di austerità imposte da Bruxelles.

Premesse queste considerazioni, che ci sono sembrate necessarie per inquadrare la situazione congiunturale italiana nel contesto degli ultimi decenni, veniamo all'analisi della congiuntura attuale. Come mostrano i grafici sull'andamento del Pil e della produzione industriale, la crisi in Italia ha avuto un profilo a W caratterizzato però dal fatto che all'andamento discendente della seconda V non ha fatto seguito una ripresa immediata, ma una lunga fase di stagnazione. Nel 2014 si sono però create le condizioni per la ripresa. Intanto la telenovela dello spread ha cominciato ad essere meno angosciante in seguito al fatto che i mercati finanziari hanno ritenuto sempre meno a rischio il debito pubblico italiano. Poi, e questo già dalla fine del 2013, si è cominciato a pensare che l'incubo della crisi stesse per finire e di conseguenza gli indicatori di fiducia dei consumatori e delle imprese hanno cominciato a crescere e qualche segnale positivo è venuto anche da due settori fortemente penalizzati dalla crisi: quello immobiliare e quello dell'automobile. Le compravendite di immobili residenziali nel 2014 sono infatti cresciute del 3,6% e le immatricolazioni di autovetture del 4,2%. Questi andamenti non hanno tuttavia consentito un recupero in termini di prodotto interno lordo. Il 2014 si è chiuso quindi con un calo del Pil dello 0,4%. Nell'ultimo trimestre vi è stata però una variazione congiunturale praticamente nulla che ha, di fatto, annunciato l'inversione di tendenza che si è verificata nel primo semestre del 2015 con due variazioni trimestrali consecutive positive seguite da una nuova variazione positiva nel terzo trimestre a cui auspicabilmente seguirà un'altra variazione positiva nel quarto trimestre. Il bilancio del Pil dell'intero anno chiuderà così un incremento dello 0,8% (o forse dello 0,9%) sul 2014.

Analizzando gli elementi che hanno caratterizzato l'inversione di tendenza dell'economia del 2015 emerge del tutto inaspettato il fatto che il recupero della produzione industriale è dovuto in primis alla costruzione di mezzi di trasporto ed in particolare alla produzione di autoveicoli che nei primi nove mesi del 2015 fa registrare una crescita del 47% (per le autovetture la crescita è del 69%), mentre anche una parte notevole della modesta crescita dei consumi è dovuta all'incremento a due cifre delle immatricolazioni. Il settore dell'auto, che pareva uno dei grandi malati della crisi tanto da indurre un Ministro dell'Ambiente in carica a dichiarare che "l'auto è un prodotto obsoleto", è diventato così il motore della ripresa insieme al

recupero dell'occupazione, a un clima di fiducia che si mantiene elevato e a una inversione di tendenza nell'andamento dei consumi.

Si deve tuttavia sottolineare che nel quadro attuale vi sono elementi di debolezza che non vanno sottovalutati. Il primo è certamente il fatto che la ripresa della produzione industriale, non solo è debole, ma è anche dovuta, oltre che all'apporto dell'auto di cui si è detto, a pochi altri settori. Il recupero non ha quindi ancora una sufficiente diffusione in tutto l'apparato produttivo industriale. Un secondo elemento di debolezza è che l'impatto positivo sulla domanda viene soprattutto dalla componente interna, mentre quella estera appare penalizzata dal rallentamento delle economie in via di sviluppo ed anche dalle sanzioni alla Russia. Un terzo elemento di preoccupazione è dato dal fatto che incombe sempre sull'Italia e sull'Unione Europea lo spettro della deflazione e ciò nonostante gli interventi espansivi portati avanti dalla Banca Centrale Europea.

Nonostante questi elementi di debolezza, nel Paese vi è comunque fiducia nella ripresa dell'economia e l'Ocse stima per il 2016 un incremento del prodotto interno lordo dell'1,4%. Non è certo un obiettivo irraggiungibile ed anzi potrebbe essere superato se gli operatori economici italiani e chi governa fossero animati da quel sano ottimismo della volontà che è un elemento fondamentale per la crescita economica delle aziende e delle nazioni. E di ottimismo della volontà vi sarà certamente bisogno anche negli anni che verranno dopo il 2016 perché, come abbiamo già sottolineato, procedendo con un tasso di crescita dell'1,4% il ritorno ai livelli ante-crisi avverrebbe nel 2021 con uno spaventoso ritardo sulle altre economie avanzate.

Detto dell'economia veniamo all'auto. Anche in questo caso giova analizzare quanto è successo nel mondo negli ultimi anni. Per le vendite di autovetture la crisi iniziata nel 2008 ha determinato soltanto un modestissimo rallentamento nel 2008 e nel 2009, ma dal 2010 il mercato mondiale ha ripreso a crescere e nel 2015 dovrebbe far registrare una nuova crescita nonostante il rallentamento economico in atto nelle principali economie emergenti. Per quanto riguarda invece i maggiori mercati avanzati soltanto Italia e Spagna devono ancora ritornare ai livelli ante-crisi ed anzi il calo rispetto a questi livelli è ancora molto importante per l'Italia. Se si considera l'anno record 2007, nel 2015 rimarrà da colmare un gap del 37,4%. Se invece si considera più realisticamente la media degli anni che vanno dall'inizio della crisi precedente

(1993) al 2006, il gap da recuperare è del 27,5%. Questa media è pari a 2.151.825 unità e può considerarsi l'obiettivo da raggiungere per ritenere la crisi iniziata nel 2008 definitivamente superata.

Prima di entrare nel merito della situazione italiana del mercato dell'auto giova considerare un confronto tra l'andamento del prodotto interno lordo italiano e l'andamento delle immatricolazioni durante la crisi. Come mostra il grafico, la caduta delle immatricolazioni, inizialmente frenata dagli incentivi alla rottamazione del 2009, è stata molto più grave della caduta del Pil, ma il recupero del mercato dell'auto è cominciato prima e sta procedendo con un tasso decisamente più sostenuto.

Durante la lunga crisi che faticosamente ci lasciamo alle spalle si è cercato di diffondere nel nostro Paese un clima di ostilità nei confronti dell'automobile. In particolare si è assistito ad un fenomeno che il Centro Studi Promotor ha definito di "demonizzazione" e sistematica sottovalutazione dell'auto e a cui proprio il Centro Studi Promotor ha dedicato un convegno l'8 ottobre 2013 a Palazzo Altieri a Roma con la partecipazione dei numeri uno di importanti case automobilistiche. Quanto è emerso dal convegno è stato ampiamente ripreso dagli organi di informazione, specializzati e non, che hanno contribuito, sulla base delle analisi che noi avevamo fatto, a confutare le affermazioni false su cui l'attacco all'auto era condotto. In particolare si affermava che i giovani preferivano il tablet all'automobile, che il futuro della mobilità era nelle biciclette le cui vendite nel 2012 (pur essendo in calo) avevano superato le immatricolazioni di autovetture, che vi sarebbe stato un boom del car sharing, che il mercato italiano dell'auto si sarebbe stabilizzato intorno a quota 1.600.000 immatricolazioni, che era in atto un processo di demotorizzazione ed altre "verità" dello stesso genere talora supportate da "studi" di pretesi organismi di ricerca specializzati più che nella ricerca della verità nella ricerca di titoli ad effetto e di scoop giornalistici che, come è ben noto, si possono ottenere solo con notizie negative. Il tutto condito con la già richiamata affermazione di un Ministro in carica secondo cui l'automobile era un prodotto obsoleto. Nonostante la campagna di demonizzazione, proprio nel dicembre 2013 le immatricolazioni facevano registrare il primo incremento mensile dopo una serie di ben 44 dati negativi. E cominciava la ripresa.

Per capire come questo processo abbia potuto innescarsi prima che ripartisse l'economia e per gettare una luce sulle prospettive possibili, giova fare qualche

considerazione sul parco circolante. In Italia alla fine del 2014 circolavano 37.080.753 autoveicoli con un tasso di motorizzazione di 61 autovetture per ogni 100 abitanti. Questo tasso è uno dei più alti del mondo e per inciso è più alto sia di quello della Francia, che di quello della Germania, che di quello del Regno Unito. Una parte della differenza tra la situazione italiana e quella degli altri maggiori paesi europei è spiegata dal fatto che il dato ufficiale sul circolante fornito dall'Acì è sovrastimato in quanto fa riferimento ai veicoli iscritti al Pra e tra questi veicoli ve ne è anche un certo numero che, come afferma la stessa Acì, "non circolano più, ma non sono individuabili". Sulla base di questo fatto l'Unrae stima che nel 2014 la consistenza effettiva del parco circolante sia stata di 35.420.000 autoveicoli e cioè di circa 1.660.753 autoveicoli inferiore a quella indicata dall'Acì. Anche considerando il dato dell'Unrae il tasso di motorizzazione italiano rimane comunque più alto di quello dei principali paesi europei avanzati. "Le ragioni del fenomeno - si legge nell'Osservatorio della Filiera Autoveicolare 2015 realizzato dall'Anfia e dalle Camere di Commercio di Torino e Modena - sono da ricercarsi sia nell'inferiore livello di infrastrutturazione nel campo dei trasporti pubblici (il che spinge verso il trasporto individuale), sia nel rapporto tra popolazione e territorio. L'Italia - continua infatti il rapporto - ha più municipalità, più centri minori ed intermedi delle altre nazioni. Ha naturalmente meno addensamento urbano, anche nelle grandi metropoli, il che favorisce lo sviluppo della motorizzazione individuale".

Si potrebbe ritenere che l'elevata consistenza del parco circolante italiano di autovetture abbia prodotto una situazione di saturazione della domanda di autovetture, ma in effetti non è così. Non solo in Italia vi è oggi una forte domanda di sostituzione insoddisfatta, ma, nonostante il pesante calo delle immatricolazioni che vi è stato negli ultimi anni, il parco circolante dopo flessioni assolutamente irrilevanti nel 2012 e nel 2013, nel 2014 ha ricominciato a crescere per una modesta, ma significativa, componente di domanda per prima motorizzazione o motorizzazione aggiuntiva (immigrati, giovani, seconda e terza auto) che si è sommata alla domanda di sostituzione. Il fatto che il parco circolante non cala ma cresce deriva dalla circostanza che nel mondo, ed in particolare nel nostro Paese, non vi sono alternative di massa all'utilizzazione dell'automobile. In Italia le alternative possibili avrebbero potuto essere infatti il trasporto pubblico locale, lo sviluppo del treni ad alta velocità e dei voli low cost ed il car sharing. Il trasporto pubblico locale durante la crisi non solo non si è sviluppato, ma anzi ha tagliato le linee, aumentato le tariffe e peggiorato il

servizio. I treni ad alta velocità e i voli low cost, fenomeni ormai consolidati, hanno inciso sull'utilizzazione dell'auto sulle medie e lunghe distanze, ma non hanno indotto a rinunciare alla proprietà dell'auto. Il car sharing si è dimostrato un fenomeno interessante in alcune grandi città, ma con un'importanza ancora marginale. La mancanza di alternative all'auto ha fatto sì che la gente, pur comprando meno auto, non potesse permettersi di rinunciare all'auto e quindi mantenesse in esercizio le auto che aveva anche quando avevano già raggiunto un'anzianità e un livello di efficienza tale da consigliarne o raccomandarne la rottamazione. La conseguenza è stato un forte aumento dell'anzianità delle vetture del parco che è passata da 7 anni e 6 mesi del 2007 a 9 anni e 11 mesi del 2014. E poiché la crisi è stata particolarmente pesante al sud, l'anzianità del parco circolante è fortemente salita soprattutto in questa area del Paese con una punta massima in Campania dove l'anzianità a fine 2014 è di 12 anni e 9 mesi e con altre tre regioni (Basilicata, Calabria e Sicilia) in cui l'anzianità media supera i 12 anni e due mesi.

Il forte invecchiamento del parco circolante non solo ha avuto conseguenze negative sulla circolazione e sull'inquinamento dell'atmosfera, ma ha anche determinato un forte accumulo di domanda di sostituzione che, con il ricomparire a fine 2013 di una cauta fiducia sull'imminenza dell'avvio della ripresa dell'economia, ha indotto molti italiani ad attingere ai loro risparmi per sostituire le vetture più vecchie. Questa situazione è continuata nel 2014 che ha visto infatti una crescita del 4,2% e, con il concreto manifestarsi della ripresa dell'economia, questa situazione nel 2015 ha generato un recupero a due cifre che porterà il mercato italiano nell'anno in corso a quota 1.560.000 immatricolazioni con un incremento del 14,7% sul 2014. Ovviamente sull'entità del recupero hanno influito anche altri fattori.

Innanzitutto nel 2014 e nel 2015 gli italiani hanno cominciato a disporre di maggiori possibilità di ricorso al credito anche per l'acquisto di automobili e, tra l'altro, con tassi di interesse particolarmente bassi. Un segnale positivo è venuto poi dalle statistiche sulle patenti attive il cui numero ha continuato ad aumentare anche durante la crisi passando tra il 2007 e il 2015 da 35.230.000 a 38.475.000 e, segnale particolarmente positivo, è stato anche il fatto che nel 2015 ha ripreso ad aumentare anche la quota di italiani con meno di vent'anni in possesso di una patente.

Un altro aspetto di particolare rilevanza è poi il fatto che i prezzi dei carburanti sono

fortemente diminuiti tanto che nei primi dieci mesi del 2015, secondo le elaborazioni del Centro Studi Promotor, gli italiani hanno risparmiato nell'acquisto di benzina e gasolio auto ben 6 miliardi di euro. Poi, come abbiamo già detto, nel 2015 la produzione di autoveicoli è diventata addirittura il principale motore della ripresa dell'economia con un fortissimo incremento della produzione di autoveicoli in Italia. Ed anche in relazione a questo fatto è mutata la percezione, non solo dell'importanza del mercato italiano dell'auto, ma anche dell'importanza della filiera produttiva degli autoveicoli per l'economia italiana.

Un contributo importante alla presa di coscienza delle opportunità di sviluppo che il settore dell'auto offre al nostro Paese è venuta anche dalla realizzazione di due studi di particolare spessore. Il primo è il già citato Osservatorio 2015 sulla Filiera Autoveicolare Italiana. Il secondo è la ricerca promossa dalla 10^a Commissione Industria Commercio e Turismo del Senato della Repubblica su "Il settore dell'auto nei principali paesi europei" ed in particolare in Italia. Un altro fatto di rilievo è infine costituito dalla circostanza che il Governo italiano, che negli anni della crisi si era ricordato dell'auto solo per inasprimenti del trattamento fiscale, con la Legge di Stabilità per il 2016, ha varato un primo limitato, ma significativo, intervento per attenuare la pressione fiscale sulle auto aziendali. Grazie a questi fatti si è diffusa tra gli operatori e il pubblico la convinzione che i tempi bui per l'auto siano ormai dietro le spalle e questa convinzione ha certamente dato un contributo significativo alla ripresa a due cifre che si è delineata nel 2015.

Premesse queste considerazioni quali previsioni si possono formulare per le immatricolazioni di autovetture nei prossimi anni? Uno scenario altamente probabile è quello che vede la ripresa proseguire con tassi a due cifre fino al raggiungimento del livello fisiologico per il mercato italiano, cioè fino ad un volume di immatricolazioni annue di 2.150.000 unità.

Sulla base di questi presupposti la previsione del Centro Studi Promotor è di 1.747.000 immatricolazioni nel 2016, di 1.939.000 immatricolazioni nel 2017 e di 2.152.000 immatricolazioni nel 2018.

Naturalmente perché lo scenario che abbiamo previsto si realizzi occorre che la ripresa dell'economia si consolidi e si rafforzi nei prossimi anni e che non si verifichino eventi

eccezionali legati alla situazione politica mondiale. Se questi eventi non si realizzeranno, lo scenario potrebbe anche essere migliore di quello da noi ipotizzato, ma occorrerebbe che il Governo decidesse di stimolare la ripresa dell'economia sostenendo il mercato dell'auto, ad esempio con riforme che non costano come la semplificazione del sistema fiscale e dei troppi adempimenti burocratici che gravano sul settore o adottando le misure di sostegno da tempo proposte dall'Unrae o, come sommessamente propone oggi il nostro Centro Studi, adottando incentivi alla rottamazione finalizzati ad accelerare il rinnovo del parco circolante nelle regioni del mezzogiorno.

Naturalmente siamo consapevoli che le nostre previsioni potranno essere considerate ottimistiche da alcuni, ma ai critici rispondiamo che le previsioni formulate dal Centro Studi Promotor nei suoi 23 anni di attività si sono quasi sempre rivelate realistiche e ci permettiamo di aggiungere che chi è cieco di fronte all'ottimismo della ragione e non sente il dovere dell'ottimismo della volontà non saprà costruire un futuro migliore per se, per i suoi figli e per il Paese.

Milano, 26 novembre 2015