

40° Motor Show di Bologna

Conferenza stampa

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

Cappella Farnese di Palazzo d'Accursio - Comune di Bologna

1° dicembre 2016

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

Iniziamo, come sempre, questa conferenza stampa con qualche sintetica considerazione sulla congiuntura economica internazionale ed italiana.

Il quadro economico mondiale nel 2016 non è particolarmente positivo, ma neppure negativo. L'economia globale continua a crescere con un ritmo contenuto. Nell'ultima parte dell'anno le prospettive sono lievemente migliorate nelle economie emergenti, ma restano incerte in quelle avanzate. Gli Stati Uniti sono tuttavia nel pieno di una fase di crescita con tassi impensabili in Europa (+2,9% congiunturale nel terzo trimestre 2016), mentre nell'area Euro la crescita nel terzo trimestre non va oltre uno 0,3% congiunturale e sulle prospettive continua a incombere lo spettro della deflazione.

Per quanto riguarda l'Italia, prima di esaminare i più recenti sviluppi della situazione economica occorre fare alcune considerazioni che riguardano l'intero arco della crisi.

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



Innanzitutto va detto che le gravi difficoltà, che hanno colpito l'economia mondiale nel 2008, nei paesi emergenti sono state appena avvertite e nella maggior parte delle economie avanzate hanno avuto un notevole impatto, ma sono ormai da tempo superate, mentre in Italia, e negli altri Paesi della fascia meridionale della Zona Euro, le difficoltà sono tutt'altro che finite.

Per il nostro Paese in particolare, la crisi iniziata nel 2008 è molto più grave della crisi del '29 (grafico 1). In quella crisi si registrò un calo massimo del Pil del 5,7% e per ritornare ai livelli ante-crisi furono sufficienti 6 anni. Nella crisi che ancora interessa la nostra economia il calo massimo del prodotto interno lordo è stato invece dell'8,7% e, se la ripresa continuerà con il tasso di crescita previsto, occorrerà aspettare fino al 2025 per vedere il Pil ritornare ai livelli ante-crisi. E questo significa che la crisi sarà durata 18 anni.

Come è noto, il recupero particolarmente lento del nostro Paese è dovuto in larga misura alla politica di austerità e alla difesa ad oltranza della stabilità della moneta portata avanti dalla Zona Euro, ma vi sono naturalmente anche cause esclusivamente italiane, come la perdita di produttività del nostro sistema e la difficoltà di portare avanti un processo di moralizzazione della vita pubblica e di riforma del sistema istituzionale. E ciò anche per il permanere di un quadro politico che non ha consentito solide ed omogenee alleanze di Governo.

L'andamento del prodotto interno lordo nella crisi è messo bene in luce dal grafico 2 allegato a questa relazione costruito con numeri indici dei valori trimestrali assumendo come base=100 il valore del trimestre in cui è stato toccato il massimo ante-crisi (1° trim. 2008). Come mostra il grafico, dopo la forte caduta a cavallo tra il 2008 e il 2009, è subito iniziata la ripresa, che si è però interrotta a metà 2011 quando lo spread dei nostri titoli di stato rispetto ai bund tedeschi è stato proiettato a valori elevatissimi. E' così iniziata la seconda V dell'andamento a W tipico di questa e di altre crisi. La nuova caduta del Pil si è arrestata nel 2° trimestre 2013 e, dopo un periodo di stagnazione, nel 3° trimestre 2014 è iniziata una ripresa caratterizzata da tassi di crescita molto contenuti.

Questa ripresina si era addirittura arrestata nel secondo trimestre del 2016, ma si è rimessa in movimento con una certa forza nel terzo trimestre con la prospettiva di chiudere l'anno con una crescita che, secondo il Governo, dovrebbe essere dello 0,8%. Se così fosse, su base annua il prodotto interno lordo italiano a fine 2016 sarebbe

ancora al di sotto del livello del 2007 del 7,2%, ma, come mostra il grafico 3, avrebbe comunque una consistenza superiore del 5,6% alla media annua della seconda metà degli anni '90 e questa è una circostanza degna di nota perché, come vedremo poi, contribuisce a spiegare la ripresa del mercato dell'auto delineatasi con forza a partire dal 2016.

Sulla crisi economica che ancora interessa la nostra economia un peso notevole ha avuto la caduta della produzione industriale che durante la crisi è giunta a perdere fino al 25% e questo è indubbiamente un fatto di grande rilevanza. Come mostra il grafico 4, l'andamento della produzione industriale è sostanzialmente speculare rispetto a quello del Pil con la differenza che l'entità degli scostamenti sul livello ante-crisi è molto più accentuata. Anche per la produzione industriale vi sono però segnali positivi, sia pur deboli. L'attività del nostro apparato manifatturiero è uscita dalla situazione di stagnazione che aveva caratterizzato il 2013 e il 2014 con l'inizio, nel 2015, di un lento movimento di ripresa che è continuato nel 2016.

Coerente con l'andamento della produzione industriale è il clima di fiducia delle imprese (grafico 5) che, dopo un picco toccato nell'autunno del 2015 e un modesto calo, si sta ora mantenendo sostanzialmente stabile. Pure il clima di fiducia dei consumatori ha toccato un picco nell'autunno 2015, ma ha avuto poi un andamento in calo che non si è ancora arrestato. Sul clima di fiducia dei consumatori sembra pesare soprattutto l'incognita del quadro politico ed in particolare, nelle ultime settimane, l'incognita del referendum. Secondo l'Istat, la propensione ai consumi resta debole nonostante che sul potere di acquisto dei consumatori incida favorevolmente una dinamica deflazionistica più forte che nel resto d'Europa e, peraltro, preoccupante per le prospettive della nostra economia (grafico 6).

In sintesi gli interventi degli ultimi anni a favore dei ceti più deboli, dell'occupazione e delle attività produttive hanno innescato una ripresa dell'economia che è tuttavia ancora molto debole e che ha certo bisogno di altri stimoli e di un'azione convinta e decisa nei confronti dell'area Euro per superare politiche di austerità che favoriscono solo la finanza e penalizzano fortemente l'economia reale.

Venendo al mercato dell'auto, iniziamo con uno sguardo alla situazione mondiale. Come mostra il grafico 7, le vendite di autovetture hanno risentito soltanto marginalmente della crisi del 2008. Nel 2010 le difficoltà erano già state superate per lasciare spazio ad una crescita ininterrotta che ha portato il mercato mondiale da 50,6

milioni di autovetture immatricolate nel 2007 a quota 68,3 milioni prevista per il 2016. Questo formidabile sviluppo è dovuto in larga misura ai paesi il cui processo di motorizzazione di massa è relativamente recente, ma anche ai mercati avanzati che hanno raggiunto già quasi tutti i livelli ante-crisi.

Ben diverso rispetto al mercato mondiale e agli altri mercati avanzati è stato l'andamento italiano (grafico 8). Come è noto, rispetto al massimo ante-crisi del 2007 il nostro mercato ha accusato una contrazione massima nel 2013 del 48%. Il 2007 è stato però un anno record grazie anche ad incentivi particolarmente generosi. Se più correttamente consideriamo la media delle immatricolazioni durante la fase ciclica precedente quella in atto (e cioè la media delle immatricolazioni che vanno dall'inizio della crisi del 1993 al massimo del 2007), media che è di 2.174.577 immatricolazioni, il gap rispetto ai livelli ante-crisi registrato nel 2013 era del 40% e si è ridotto nel 2016 al 15,8%.

Sia facendo riferimento al 2007 che alla media appena citata il calo massimo delle immatricolazioni nell'attuale fase ciclica è stato comunque sensibilmente più forte del calo massimo del Pil (-8,7%). Le ragioni della maggiore penalizzazione del mercato dell'auto rispetto al contesto dell'economia italiana sono imputabili essenzialmente a due fattori. Il primo è costituito dalla circostanza che, anche per il ripetuto ricorso ad incentivi, all'inizio della crisi non ancora superata il parco circolante italiano era relativamente giovane e quindi per molti automobilisti rinunciare alla sostituzione delle loro auto nei tempi abituali non è stato un grande problema. La seconda ragione è che la propensione all'acquisto di auto nella crisi attuale non è calata soltanto in funzione della riduzione delle risorse disponibili misurabile con il calo del Pil, ma è calata molto di più per il timore che la crisi si facesse sempre più grave con il passare del tempo. A conferma di questa situazione vi è il fatto che la ripresa del mercato dell'auto comincia quando, tra il 2013 e il 2014, si inizia a percepire che la fase peggiore della crisi sta finendo e che sta per delinearsi la ripresa. Proprio in questo periodo si ha un chiaro miglioramento degli indicatori di fiducia che confermano l'inversione di tendenza nell'andamento del Pil e gli italiani ricominciano a comprare auto.

La ripresa del mercato auto, che prende poi corpo con la crescita a due cifre del 2015 e del 2016, è dunque innescata dal ritorno della fiducia ed è resa possibile dal fatto che il risparmio privato in Italia ha una consistenza notevole e l'allentarsi delle preoccupazioni per il futuro consente di destinare quote di risparmio anche all'acquisto di nuove auto. Il parco circolante tra l'altro è fortemente invecchiato nei nove anni che vanno dal 2008 al 2016 e genera quindi una forte domanda di sostituzione che

comincia a scaricarsi sul mercato.

In questo contesto si inseriscono altri tre elementi rilevanti. Il primo è il calo dei prezzi di benzina e gasolio che, a fronte di una sostanziale parità di consumi, ha consentito agli automobilisti di risparmiare 7 miliardi di euro nel 2015 e 4,9 miliardi nel periodo gennaio-ottobre 2016. Il secondo è il livello inusitatamente basso dei tassi di interesse che facilita il ricorso al credito per acquistare l'auto e il terzo è il fatto che incominciano a diffondersi anche tra i privati modalità di acquisizione di autovetture che sono state sperimentate con successo nelle flotte di auto. Si tratta in particolare del noleggio a lungo termine, modalità che consente di accedere all'auto senza investire forti somme, ma semplicemente con l'impegno di pagare una rata che copre sia la messa a disposizione dell'auto che il costo di molti dei beni e dei servizi necessari per utilizzarla.

Le ragioni che abbiamo illustrato spiegano come sia stata possibile una forte ripresa del mercato dell'auto in presenza di un recupero del prodotto interno lordo decisamente modesto. Vi è però anche un ulteriore elemento da considerare che è, peraltro, utile per valutare le prospettive delle immatricolazioni nei prossimi anni. Ed è il fatto che il Pil italiano, nonostante il forte calo nella crisi e il suo recupero soltanto parziale, ha oggi, una consistenza che in anni passati ha consentito livelli di immatricolazioni molto più elevati di quelli attuali. Infatti secondo le previsioni il Pil dovrebbe toccare nel 2016 (in euro 2010) quota 1.566.307 milioni di euro e dovrebbe quindi superare del 5,6% la media del periodo 1996-2000 che fu di 1.483.428 milioni di euro. Con un Pil di questo livello nel periodo 1996-2000 la media annua delle immatricolazioni di autovetture fu di ben 2.242.577 superando quindi in larga misura sia i risultati del 2015 che quelli attesi per il 2016. Questo elemento è indubbiamente importante anche per le previsioni per i prossimi anni che, come vedremo alla fine di questa relazione, indicano per il 2017 e per il 2018 tassi di crescita decisamente superiori a quelli previsti per il Pil, come peraltro è stato nel 2014, nel 2015 e nel 2016.

Prima di esporre le nostre previsioni riteniamo però opportuno sgombrare il campo da alcune leggende metropolitane sostenute da chi sogna un mondo senza auto e non si rassegna al fatto che la mobilità del futuro sarà più sostenibile sia sul terreno del rispetto dell'ambiente che su quello della sicurezza proprio per merito dell'automobile. La prima considerazione riguarda il parco circolante. Secondo i dati ACI, ha raggiunto nel 2015 una consistenza di 37.351.233 autovetture e dovrebbe quindi avere già

toccato un livello non più ulteriormente aumentabile. Il mercato in futuro dovrebbe dunque essere alimentato esclusivamente dalla domanda di sostituzione. In effetti in larga misura sarà così, ma i grafici 9 e 10 dimostrano che esiste ancora una componente di domanda aggiuntiva dovuta al saldo positivo tra i giovani che entrano nel mercato e gli anziani che escono, ma anche agli immigrati e alla domanda per la seconda e terza auto. D'altra parte, va segnalato che durante la crisi le immatricolazioni sono crollate, ma il parco circolante ha subito soltanto modestissime flessioni nel 2012 (-0,1%) e nel 2013 (-0,3%) per ritornare poi a crescere già nel 2014.

La seconda questione riguarda la disaffezione dall'automobile. Dalle rilevazioni dell'Isfort emerge che, considerando la ripartizione degli spostamenti per mezzi di trasporto, gli spostamenti con mezzi non motorizzati sono scesi tra il 2008 e il 2015 dal 21,1% del totale al 17,9%, mentre quelli con mezzi motorizzati sono passati dal 78,9% all'82,1% (grafico 11) e, considerando soltanto gli spostamenti con mezzi motorizzati, la quota del trasporto pubblico è scesa dal 12,6% all'11,9%, quella dei motocicli è scesa dall'8% al 6,5% (grafico 12), mentre quella dell'automobile è passata dal 79,5% all'81,6%. E se non bastasse, l'Isfort informa che nel 2015, in una scala da 0 a 10, i mezzi di trasporto che ottengono l'indice di soddisfazione più elevato (8,4) sono l'automobile e i mezzi a motore a due ruote (grafico 13).

La terza questione riguarda l'impatto della cosiddetta sharing economy sulla proprietà dell'auto. Si afferma infatti che le formule del car sharing, del car pooling e del ride sharing determineranno un crescente abbandono della proprietà dell'auto. Finora tuttavia il car sharing ha determinato soprattutto un aumento del numero delle auto circolanti per costituire le flotte di auto in car sharing. Il car pooling potrebbe determinare un minor costo per l'utilizzo dell'auto da parte di più soggetti che la utilizzano contemporaneamente e quindi l'uso condiviso, proprio perchè incide positivamente sul costo per l'uso dell'auto, potrebbe determinare uno spostamento di molti pendolari dal mezzo pubblico all'auto. Il ride sharing, cioè la diffusione di attività tipo Uber, potrebbe invece offrire a molti privati possessori di auto (normative permettendo) di utilizzare la propria vettura privata per trasportare terzi a pagamento con una diminuzione dei costi di esercizio dell'auto e con un aumento delle percorrenze che alla fine potrebbero accelerare la sostituzione delle autovetture.

Fermo restando che queste soluzioni sono importanti per ridurre la congestione del traffico, al momento non vi è evidenza del fatto che stiano determinando anche un

consistente abbandono della proprietà dell'auto e si può prevedere che in futuro, se effetti vi saranno, saranno contenuti.

Ciò premesso, veniamo alle previsioni. Nel 2016 le immatricolazioni dovrebbero attestarsi intorno a quota 1.830.000. Per il 2017 prevediamo un volume di di 2.031.000 unità per arrivare a 2.150.000 immatricolazioni nel 2018, livello che segnerà l'uscita dalla crisi con il raggiungimento di un livello di vendite che può essere ritenuto fisiologico per il mercato italiano (grafico 14).

Concludendo questa relazione, non possiamo esimerci dal segnalare che siamo alla vigilia di una grande rivoluzione per la mobilità in cui l'automobile sarà sempre centrale, anzi sarà sempre più centrale. Questa rivoluzione, con l'auto elettrica e con l'auto a guida autonoma, consentirà di conseguire eccezionali risultati in termini di contenimento di emissioni inquinanti e di sicurezza. E non possiamo esimerci da segnalare che questa rivoluzione comporterà anche un'accelerazione nella sostituzione del parco circolante e che l'auto continuerà ad avere un ruolo centrale nella mobilità.

L'esigenza di sostituire le proprie auto e di beneficiare dei vantaggi che il grande progresso tecnologico in atto sta portando continuerà a determinare nel pubblico un forte interesse a vedere, toccare e provare le novità che i costruttori di auto metteranno via via a punto. Nel nostro Paese il Motor Show di Bologna, anche per la sua collocazione assolutamente strategica nel calendario, ha sempre offerto al pubblico italiano proprio la possibilità di vedere, toccare e provare quanto di meglio offre la produzione delle case automobilistiche e, dopo la parentesi della crisi, ritorna ora a farlo con una formula rinnovata, ma coerente, nella funzione da assolvere con la tradizione degli anni migliori.

E questo con l'imperativo di seguire con grande impegno e con immutata passione le magnifiche sorti e progressive della macchina che ha cambiato il mondo e che ancora lo cambierà.

Bologna, 1° dicembre 2016