

Conferenza stampa

LA SITUAZIONE E LE PROSPETTIVE DELL'ECONOMIA E DEL MERCATO AUTOMOBILISTICO ITALIANO (*)

Milano, 27 novembre 2018

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

Quella di oggi è la 26^a conferenza stampa annuale sulla situazione e le prospettive dell'economia e del mercato automobilistico tenuta dal Centro Studi Promotor. Questa struttura di ricerca specializzata sul mercato e l'economia del settore automobilistico è nata nel Motor Show di Bologna all'inizio del 1993 e per questa ragione tutte le conferenze stampa come quella di oggi finora tenute si sono svolte nell'ambito del Motor Show di Bologna ad eccezione di quella del 2015 che si tenne al circolo della stampa di Milano. Anche la conferenza di oggi si tiene in collegamento con il Motor Show di Bologna che, come è stato reso noto, quest'anno non verrà realizzato per lasciare posto ad una nuova iniziativa prevista nella primavera del 2019 a Modena e cioè il Motor Show Festival Terra dei Motori.

Come nelle precedenti edizioni, prima di affrontare le tematiche del mercato automobilistico, facciamo un breve richiamo al quadro economico internazionale e alcune considerazioni sulla situazione economica italiana. L'economia mondiale sta vivendo una fase di crescita con tassi veramente sostenuti anche nelle principali economie avanzate, oltre che in quelle emergenti. Il commercio mondiale sta tuttavia rallentando e affiorano tensioni finanziarie e valutarie nei paesi emergenti più fragili, mentre crescenti preoccupazioni desta la prospettiva dell'adozione di misure protezionistiche.

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

In questo quadro anche l'Unione Europea sta vivendo una fase di crescita con un tasso di sviluppo che nel 2018 dovrebbe essere intorno al 2% e cioè poco di più della metà del tasso di crescita dell'economia mondiale. E pure il nostro Paese dall'inizio del 2015 è interessato da una ripresa economica che tuttavia ha oggi tassi di crescita pari a circa la metà di quelli che caratterizzano l'economia della zona euro cioè intorno all'1%. Come è ben noto, il nostro Paese è stato colpito in maniera particolarmente grave dalla crisi economica deflagrata con il fallimento di Lehman Brothers il 15 settembre 2008. Questa crisi si è diffusa a livello mondiale ed è stata definita la più grave del dopo guerra. Per la stragrande maggioranza dei paesi la crisi è stata però superata nel giro di pochi anni con il ritorno del prodotto interno lordo ai livelli ante-crisi. Non è andata così per i paesi della fascia meridionale della zona euro che non hanno potuto adottare politiche anticicliche per i vincoli imposti dall'appartenenza al sistema dell'euro.

In particolare in Italia la crisi iniziata nel 2008 non è stata la più grave del dopo guerra, ma è stata addirittura più grave della crisi del 1929 sia per l'entità del calo massimo del prodotto interno lordo (-5,7% nella crisi del 1929, - 8,7% nella crisi attuale) che per la durata, cioè per il periodo di tempo necessario per il ritorno ai livelli di Pil ante-crisi (6 anni nel '29, almeno 15 anni nella crisi attuale).

La crisi iniziata nel 2008 è stata dunque per l'Italia particolarmente grave e si riteneva fino a poco tempo fa che dovesse avere l'andamento tipico delle crisi più gravi, cioè un andamento a W caratterizzato da una prima caduta, un parziale recupero, una nuova caduta e un recupero fino a toccare i livelli ante-crisi. In realtà l'andamento della crisi italiana è peggiore di quello tipico a W perché dopo la seconda caduta del Pil è iniziata una ripresa molto lenta che peraltro sembra ora doversi esaurire non solo prima di avere toccato il livello ante-crisi del Pil ma anche prima di arrivare al livello toccato a metà 2011 al termine della prima fase di recupero.

Come è noto infatti, nel terzo trimestre di questo anno il prodotto interno lordo italiano ha fatto registrare una crescita zero rispetto al trimestre precedente e, dato anche l'andamento della produzione industriale che è entrata in una fase di stagnazione a metà 2017, è molto probabile che il quarto trimestre 2018 faccia registrare il primo calo del Pil trimestrale dopo 17 trimestri non negativi. Come è noto, il Governo ha varato una politica espansiva per il 2019 ma, al di là delle previsioni positive dell'Istat, dati anche il conflitto con Bruxelles sulla manovra 2019 e l'andamento dello spread, lo scenario che oggi appare più probabile per la nostra economia è quello di una nuova recessione che, d'altra parte, sarebbe coerente con il processo di declino economico del nostro Paese nel confronto internazionale e soprattutto nel confronto con gli altri paesi dell'Unione Europea.

Un indicatore particolarmente eloquente di questo declino è l'andamento del Pil pro capite. Nel 2001, cioè nell'anno che ha preceduto la nostra entrata nel sistema dell'euro, il Pil pro capite italiano superava del 18,8% il livello medio dell'Unione Europea, nel 2017 è sceso al di sotto della media del 4,7%. Non solo, ma è anche calato in valore. Il Pil pro capite in euro 2010 è sceso infatti da 27.800 euro del 2001 a 26.300 euro del 2017 con un calo del 5,40%. E ciò mentre il Pil pro capite medio dell'Unione Europea è aumentato del 17,95%.

Sul declino economico del Paese ha certamente influito la nostra appartenenza al sistema dell'euro e l'impossibilità di attuare un'autonoma politica economica anticiclica ed è quindi sempre più evidente che le regole della zona euro, che i nostri governanti del tempo hanno accettato, vanno riviste perché non si può negare che il divario economico tra il nostro Paese e quello delle altre economie avanzate della zona euro ed in particolare della Germania si stia allargando. Non sarebbe tuttavia corretto attribuire soltanto alla nostra adesione alla UE e all'euro il declino dell'Italia, che è un processo su cui incidono profondamente anche cause esclusivamente italiane come la bassa produttività del sistema, la corruzione, un sistema istituzionale farraginoso e una burocrazia soffocante ed inefficiente.

Venendo alle questioni dell'automobile, il mercato mondiale ha risentito soltanto in misura minima della crisi del 2007. Nel mondo le immatricolazioni complessive di autovetture hanno subito marginali limature soltanto nel 2008 (-1,69%) e nel 2009 (-0,65%), ma nel 2010 hanno fatto registrare un incremento del 12,40% sull'anno precedente e del 9,79% sul 2007 che ha dato il via a una crescita praticamente ininterrotta.

Il mercato italiano ha invece vissuto una crisi che ha portato le immatricolazioni da quota 2.493.000 nel 2007 a quota 1.305.000 nel 2013, con un calo del 47,7%. Nel 2014 il calo si è arrestato e ciò in coincidenza del delinearsi di una ripresa dell'economia. L'andamento successivo del mercato dell'auto è a tutti noto in questa sala. Sia nel 2015 che nel 2016 le immatricolazioni sono aumentate con un tasso del 16%. Nel 2017 la crescita è stata dell'8%. Nel 2018 il mercato sta consolidando il risultato raggiunto nel 2017 o, in altri termini, la crescita si è arrestata nonostante che il livello fisiologico delle vendite per un mercato come quello italiano sia ancora lontano. L'arresto della crescita del 2018 può essere considerato una pausa fisiologica in un processo di recupero che deve essere ancora completato, ma è stato indubbiamente influenzato anche da altri fattori come il cambio di politica commerciale da parte di alcuni importanti marchi che hanno deciso di tagliare il ricorso ai chilometri zero, come l'introduzione dal 1° settembre del nuovo sistema di omologazione WLTP o come l'aumento del prezzo dei carburanti che nel corso dell'anno sta determinando per l'acquisto di benzina e gasolio auto una maggior spesa di 4,6 miliardi di euro rispetto al 2017.

Senza trascurare che sulle vendite un impatto negativo è venuto anche dal rallentamento della crescita economica e dalle incertezze legate ad una fase politica indubbiamente difficile per il Paese. E senza trascurare che riflessi negativi sulle vendite hanno avuto certamente anche la messa sotto accusa del diesel e gli annunciati propositi di mettere al bando in tempi brevi questo tipo di motorizzazione e, nelle more, di limitarne la circolazione. Vi sono stati infatti certamente automobilisti che dovendo sostituire un diesel e non trovando sul mercato una motorizzazione

alternativa che offrisse gli stessi vantaggi in termini di economicità di gestione e flessibilità d'impiego hanno puramente e semplicemente rimandato l'acquisto in attesa di decidere.

Detto delle cause della battuta d'arresto del 2008, quello che ci sentiamo certamente di escludere è che questa battuta d'arresto sia dovuta al raggiungimento di un volume massimo per le immatricolazioni in Italia. Negli anni più bui della crisi qualcuno amava affermare che le vendite di auto non sarebbero mai più ritornate ai livelli del passato e che le immatricolazioni annue si sarebbero stabilizzate intorno a quota 1.800.000 unità. Queste affermazioni rientravano in quella che il nostro Centro Studi definì, nel 2013, la campagna di “demonizzazione dell'automobile”, cioè il tentativo di mettere in discussione il ruolo dell'automobile nella mobilità con affermazioni destituite di qualsiasi fondamento come quella di un Ministro in carica secondo cui “l'automobile è un prodotto obsoleto” o l'esaltazione della bicicletta o l'affermazione che i giovani preferiscono il tablet all'automobile smentita clamorosamente da un'indagine condotta dall'Acì e dal Censis sui giovani dai 18 ai 29 anni. Alla domanda “Come utilizzerebbe 30.000 euro da spendere in beni e servizi?” al primo posto nella graduatoria delle risposte troviamo “organizzerei una vacanza da sogno”, al secondo “risparmierai” e al terzo “comprerei un'automobile”. E ancora l'affermazione secondo la quale i giovani non prendevano più la patente mentre le patenti attive continuavano ad aumentare e dal 2015 aumentava anche la quota di giovani sotto i venti anni con patente. Al di là di questa vicenda l'aspetto che in questa fase ci pare utile richiamare è che il ruolo dell'automobile nella mobilità non è assolutamente in discussione ed anzi la mobilità del futuro sarà ancora in larghissima misura garantita dall'automobile che con la rivoluzione dell'auto elettrica e con la rivoluzione della guida autonoma cambierà ancora una volta il mondo. E in particolare, per quello che riguarda l'Italia, vi è ancora spazio per la crescita del mercato dell'auto anche al di là di livelli raggiunti in passato.

A dispetto della tentata “demonizzazione dell'auto” e fatta giustizia delle bufale e delle speranze di chi avrebbe voluto un mondo senza automobili, il parco circolante sta continuando ad

aumentare in Italia e nel mondo, e ciò anche nei paesi già fortemente motorizzati in cui si potrebbe pensare che esista ormai solo domanda di sostituzione, mentre i dati dimostrano che esiste ancora spazio per ulteriore motorizzazione. In particolare per quanto riguarda l'Italia soltanto nel 2012 e nel 2013 vi è stato un calo della consistenza del parco circolante, ma già nel 2014 il numero delle auto in circolazione ha cominciato ad aumentare per toccare quota 38.520.321 autovetture nel 2017 e portarsi secondo le nostre stime a quota 39.000.000 nel 2018. Come si è detto, la crescita del parco circolante è un fenomeno che caratterizza la stragrande maggioranza dei Paesi compresi quelli in cui il processo di motorizzazione è molto avanzato. In particolare tra il 2007 e il 2016 il numero delle auto in circolazione è aumentato del 6,6% in Giappone, del 12,5% in Germania e del 6,15% in Italia.

La crescita relativa all'Italia si è verificata nonostante che il rapporto tra il numero di autovetture per ogni 100 abitanti sia nel nostro Paese tra i più alti del mondo e questo, non perché gli italiani siano particolarmente affezionati all'automobile (anche se in effetti lo sono), ma essenzialmente per le carenze del trasporto pubblico (in particolare di quello che interessa gli spostamenti pendolari) e per il fatto che nel nostro Paese vi sono molti piccoli centri abitati e molte case sparse per cui la quota di persone raggiungibili con il trasporto pubblico, anche se fosse efficiente e capillare, sarebbe inferiore a quella di Paesi comparabili con il nostro per sviluppo economico e dimensione. Con buona pace di coloro che sognano un mondo senza automobili, l'Italia che lo desidera o no all'automobile è condannata e il mondo pure.

Più sopra abbiamo elencato i fattori che hanno frenato la crescita delle immatricolazioni nel 2018. La maggior parte di questi fattori di freno saranno operanti anche nel 2019, con l'aggravante che con ogni probabilità l'economia italiana sarà ancora una volta in recessione. La nostra previsione per il 2019 è quindi di 1.900.000 immatricolazioni con un lieve calo rispetto al 2018 che dovrebbe chiudere il suo consuntivo con 1.930.000.

Fatte queste previsioni sulla base delle tendenze in atto e dei dati disponibili non si può escludere che vengano adottati provvedimenti per accelerare la sostituzione del parco auto a beneficio dell'ambiente e della sicurezza e soprattutto per rendere giustizia a coloro che non dispongono di risorse sufficienti per cambiare la loro auto e si vedono limitare la possibilità di utilizzarla semplicemente perché questa auto è vecchia anche se è stata "promossa" regolarmente alla revisione.

Da qualche tempo si sta parlando di nuovi incentivi alla rottamazione e anche la vicenda delle limitazioni alla circolazione nelle aree urbane minacciate o introdotte dalle amministrazioni locali a partire dal 1° ottobre 2018 ha richiamato l'attenzione sulla necessità di adottare provvedimenti per aiutare i proprietari di vetture colpite dalle limitazioni alla circolazione a sostituire le loro auto. L'Italia ha una lunga storia di incentivi alla rottamazione e la fortissima contrazione delle vendite di auto nella prima fase della crisi iniziata nel 2008 è in parte legata anche ad un eccessivo ricorso agli incentivi alla rottamazione negli anni precedenti la crisi. Ma da allora sono passati dieci anni e oggi nuovi incentivi alla rottamazione sarebbero molto opportuni sia per incidere positivamente sull'ambiente e sulla sicurezza sia per andare incontro a coloro che senza colpa vedono limitata la possibilità di utilizzare le loro auto sia per dare un contributo all'economia del Paese.

Per raggiungere questi obiettivi occorre tuttavia che un eventuale provvedimento di incentivazione sia progettato correttamente prevedendo un incentivo significativo, ma il cui costo per lo Stato sia interamente recuperato con il maggior gettito Iva derivante dalle vendite aggiuntive ottenute grazie agli incentivi. Occorrerebbe cioè un provvedimento analogo a quello dei primi incentivi alla rottamazione che vennero messi a punto con il contributo del Centro Studi Promotor e approvati a fine 1996 dopo una severa crisi di vendite di auto durata quattro anni. Su questi incentivi la Banca d'Italia a pagina 22 del suo Bollettino Economico N.30 del febbraio 1998 (allegato A), diede il seguente giudizio "il contributo degli incentivi alla rottamazione del 1997 all'incremento del Pil può essere stimato intorno a 0,4 punti percentuali".

E a ciò si aggiunge che il maggior gettito Iva dovuto alle auto vendute in più grazie agli incentivi copri ampiamente il costo per lo Stato ed anzi diede all'Erario maggiori introiti per 1.400 miliardi di lire (723 milioni di euro). E allora perché non ripetere l'operazione del 1997 che prevedeva un contributo dello Stato per ogni vettura acquistata con testuale rottamazione di una vettura con oltre 10 anni di anzianità a cui si aggiungeva uno sconto obbligatoriamente applicato dal venditore pari all'incentivo statale?

Per avere un impatto significativo l'incentivo da corrispondere oggi dovrebbe essere di 2000 euro da parte dello Stato a cui si dovrebbe aggiungere uno sconto di pari entità da parte del venditore. L'automobilista che acquista una nuova auto e rottama un usato di oltre 10 anni otterrebbe quindi un beneficio di 4.000 euro, mentre lo Stato potrebbe recuperare il costo dell'incentivo con il maggior gettito Iva derivante dalle vetture vendute in più, maggior gettito per valutare il quale basta considerare che, secondo l'Unrae, il prezzo medio pagato oggi per acquistare una vettura nuova è di 21.020 euro dei quali ben 3.790 euro di Iva a cui si aggiungono naturalmente le tasse sulle immatricolazioni.

Per concludere occorrerebbe parlare anche dell'auto elettrica e dell'auto a guida autonoma. L'argomento è tuttavia ampiamente dibattuto e qui sottolineiamo soltanto e ancora una volta che quella che si profila è una vera e propria rivoluzione che muterà profondamente la mobilità e che dovrà essere spiegata e discussa con la gente. Questa è una delle ragioni che hanno indotto la Fiera di Bologna e la Fiera di Modena ad abbandonare la formula del salone dell'automobile seguita dal Motor Show di Bologna per puntare su una nuova formula che unisce ai contenuti di un Motor Show a quelli di un Festival cioè di una manifestazione ampiamente collaudata su molti temi in Italia e all'estero che punta a privilegiare soprattutto la discussione tra gli esperti e il pubblico.

Milano, 27 novembre 2018

Il mercato degli autoveicoli e gli incentivi pubblici

La domanda di autoveicoli, sospinta dagli incentivi pubblici alla rottamazione, ha contribuito in modo significativo all'espansione dell'attività economica nel corso del 1997. Nei primi nove mesi dell'anno gli acquisti da parte delle famiglie di mezzi di trasporto, in massima parte autovetture, sono cresciuti, rispetto allo stesso periodo del 1996, del 31 per cento in termini reali, e hanno rappresentato circa la metà dell'incremento dei consumi privati. Nell'intero anno, se si considerano anche gli investimenti in autoveicoli da parte delle imprese e la domanda estera, da un lato, e l'incremento delle importazioni, dall'altro, il contributo all'aumento del PIL può essere stimato intorno a 0,4 punti percentuali.

Il numero di autovetture immatricolate in Italia nel 1997 è stato pari a 2.411.900, il valore massimo storico, con un incremento rispetto all'anno precedente del 39 per cento (cfr. figura). Le immatricolazioni di auto importate sono aumentate del 41 per cento, con un contributo di circa 1,7 punti percentuali alla crescita totale delle importazioni. L'effetto sull'espansione della produzione interna è stato assai significativo: se si considera anche l'indotto indiretto (la cui quantificazione è tuttavia problematica per la mancanza di dati aggiornati sulle transazioni intersettoriali), il contributo è stimabile in circa un terzo della crescita complessiva dell'indice della produzione industriale. Anche al netto degli autoveicoli, la produzione mostra, comunque, un profilo in accelerazione nel corso dell'anno.

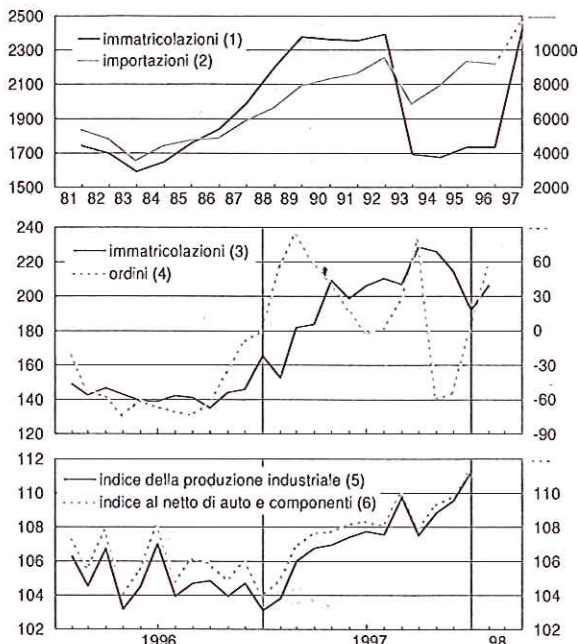
Gli incentivi pubblici, che riguardano l'acquisto di autoveicoli nuovi (autovetture e autoveicoli destinati al trasporto di persone e cose con peso inferiore a 3,5 tonnellate) e sono condizionati alla rottamazione di analoghi veicoli immatricolati da almeno dieci anni, hanno cominciato a operare all'inizio del 1997. La scadenza delle agevolazioni, originariamente prevista per il 30 settembre, è stata prorogata, con successive modifiche riguardanti le modalità degli incentivi stessi, al 31 luglio 1998; dopo tale data, i contributi rimarranno in vigore soltanto per l'acquisto di autovetture che usano energia elettrica, gas metano o GPL. L'applicazione degli incentivi avrebbe riguardato nel 1997 poco meno della metà delle immatricolazioni. Questa percentuale rappresenta però un estremo nella stima del contributo degli incentivi, dal momento che a essi hanno presumibilmente fatto ricorso anche famiglie e imprese individuali che avrebbero comunque effettuato l'acquisto.

Il profilo mensile degli ordini ricevuti dai concessionari e delle immatricolazioni mostra che entrambi erano già in forte aumento negli ultimi mesi del 1996, prima che il provvedimento entrasse in vigore. L'accelerazione degli ordini registrata da gennaio si è interrotta nei mesi primaverili dopo l'esaurimento del primo impatto dei contributi; è ripresa in agosto e settembre, all'avvicinarsi della scadenza del provvedimento originariamente prevista. Nei due mesi seguenti gli ordini sono caduti, per mostrare segni di ripresa in dicembre e gennaio. Le immatricolazioni hanno avuto una crescita più regolare, flettendo solo nei mesi finali del 1997.

Ulteriori indicazioni per valutare il peso degli incentivi sono fornite dall'analisi del precedente ciclo degli acquisti di automobili. Questi appaiono in crescita costante dal 1984 fino a un picco nel 1992. Considerando che un'automobile nuova viene rimpiazzata in media ogni sette anni, nel periodo 1993-96, di forte compressione dei redditi, doveva essersi accumulata una domanda inespressa di nuove autovetture. Con il miglioramento del clima di fiducia s'erano dunque poste le premesse perché gli acquisti di auto tornassero a crescere. È quanto è avvenuto dall'ultimo trimestre del 1996 per larga parte degli altri beni durevoli, che hanno mostrato nel passato un ciclo degli acquisti non dissimile.

Queste considerazioni, oltre all'azione degli incentivi per una parte dell'anno, fanno ritenere che nel 1998 sia da attendersi una caduta della domanda di autoveicoli inferiore all'aumento registrato nello scorso anno.

Immatricolazioni, importazioni e ordini di autovetture; produzione industriale al lordo e al netto di auto e componenti



Fonte: elaborazioni su dati Ministero dei Trasporti, Istat e Centro Studi Promotor per gli ordini di autovetture.

(1) Migliaia di unità. - (2) Miliardi di lire a prezzi 1980; per il 1997, stima ottenuta ipotizzando che la variazione delle importazioni nel IV trimestre, rispetto al periodo corrispondente del 1996, sia uguale a quella osservata nei primi 3 trimestri. Scala di destra. - (3) Dati corretti per l'effetto dei giorni lavorativi e della stagionalità. - (4) Saldo percentuale tra le risposte positive (livello degli ordini "alto") e negative (livello degli ordini "basso"). Scala di destra. - (5) Indice generale della produzione industriale (1990=100), corretto per il numero di giornate lavorative e la stagionalità. - (6) Indice della produzione industriale al netto di autoveicoli, carrozzerie, parti e pneumatici (1990=100), corretto per il numero di giornate lavorative e la stagionalità.