

Conferenza stampa

## **L'ITALIA E LA SFIDA DELL'AUTO ELETTRICA E DELL'AUTO A GUIDA AUTONOMA**

Milano, 21 gennaio 2020

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

Nel decennio che è appena iniziato acquisterà concretezza un processo che cambierà il mondo dell'automobile e della mobilità. All'inizio del secolo scorso l'avvento dell'automobile ha segnato il passaggio dalla forza animale al motore nella mobilità privata e collettiva, decretando la definitiva perdita di ruolo del cavallo nella mobilità e nel rapporto con l'uomo con cui viveva in simbiosi da sempre.

Ora si profila un cambiamento forse meno rivoluzionario, ma comunque di enorme rilievo: il raggiungimento dell'obiettivo zero inquinamento dove circolano le automobili e zero morti sulle strade. Sino alla fine del secolo scorso si trattava di utopie. Oggi sono obiettivi raggiungibili. Il processo che porterà a conseguirli è già cominciato e ci si aspetta che abbia una forte accelerazione in questi anni '20 del ventunesimo secolo.

### **L'AUTO ELETTRICA**

Nel 2019, grazie ad incentivi generosi, in Italia sono state vendute 10.566 auto elettriche. Per quest'anno Auto21 ha chiesto una previsione a dieci esperti di chiara fama. La media delle previsioni fatte è 16.902 immatricolazioni che porterebbero la quota delle elettriche sul totale delle immatricolazioni dallo 0,5% allo 0,8%. Vi è dunque ancora un notevole scetticismo sulle prospettive a breve dell'auto elettrica, ma l'auto elettrica è ormai una realtà e si affermerà perché così vuole la gente, perché così hanno decretato le autorità politiche, perché tutte le case automobilistiche sono impegnate nel realizzarla, perché vi sono considerazioni geopolitiche che lo consigliano, perché lo vogliono i produttori di elettricità, perché il più grande mercato automobilistico del mondo, quello cinese, punta con grande

decisione proprio sull'auto elettrica. Naturalmente il processo di completa elettrificazione della mobilità si compirà nel corso di diversi decenni, basti pensare che il parco circolante mondiale di autoveicoli aveva nel 2018 una consistenza di 1.415.370.000 unità.

Lo sforzo per arrivare alla completa sostituzione di questo parco con mezzi elettrici è dunque titanico e titanico è anche l'impegno per creare le infrastrutture di ricarica, per smaltire le batterie esauste, per produrre l'energia elettrica necessaria, ovviamente da fonti rinnovabili per non vanificare i benefici ecologici della mobilità elettrica. E a tutto ciò si aggiunge la necessità di importanti innovazioni tecnologiche per accelerare il processo e soprattutto per renderlo economicamente sostenibile. E occorre anche considerare che la produzione e la manutenzione delle auto elettriche comporteranno un minore impiego di manodopera tantoché diverse case automobilistiche e della componentistica hanno già annunciato riduzioni di organico e si sta già creando un problema occupazionale destinato a diventare molto più grave con il procedere dell'affermazione dell'auto elettrica.

In Europa le autorità politiche che hanno decretato il passaggio alla mobilità elettrica solo in pochi casi hanno varato incentivi per favorire la sostituzione di auto tradizionali con auto elettriche. Al di là di questi casi virtuosi, le autorità politiche, da un lato, hanno previsto limiti sempre più ristretti per le emissioni e, dall'altro, anche a livello locale hanno minacciato, ed anche attuato, divieti (o limitazioni) di circolazione per determinati tipi di auto con alimentazioni tradizionali o per veicoli già da tempo in circolazione, penalizzando in maniera socialmente e politicamente inaccettabile le fasce di popolazione più deboli che non sono in grado di sostituire le loro auto con veicoli nuovi. Se l'orientamento dei Governi non cambierà, non è possibile che il processo di diffusione dell'auto elettrica decolli ed anzi la politica dei divieti di circolazione può portare a conseguenze molto pesanti, basti pensare che in Francia il movimento dei gilet gialli è stato innescato proprio dalla minaccia di inasprimenti della tassazione sui carburanti tradizionali.

## **L'AUTO A GUIDA AUTONOMA**

Certamente meno impegnativo è lo sforzo per raggiungere il secondo grande obiettivo: zero morti sulle strade. La ragione principale sta nel fatto che la guida autonoma delle auto si può realizzare e si sta realizzando con un percorso che prevede una graduale introduzione di innovazioni tecnologiche molte delle quali hanno già fatto la loro comparsa nella produzione di serie di modelli lanciati negli ultimi anni con benefiche ripercussioni sulla sicurezza della circolazione. Per amplificare questi effetti già possibili e quelli che saranno possibili con i prossimi lanci di nuovi modelli occorre però accelerare la sostituzione del parco circolante il che comporta investimenti importanti da parte dei privati e, soprattutto da parte dei Governi per l'erogazione di incentivi, non solo per l'acquisto di auto elettriche, ma anche per l'acquisto di nuove auto ad alimentazione tradizionale, che, proprio perché sono di nuova produzione sono già equipaggiate con dispositivi pensati in funzione dell'obiettivo della guida autonoma.

L'auto elettrica e l'auto a guida autonoma sembrano essere in questo momento i due elementi caratterizzanti dell'evoluzione della mobilità nel decennio che si è appena aperto e per questa ragione prima di darvi le nostre previsioni per il mercato italiano nel 2020 abbiamo deciso di dedicare una parte importante di questa 27° conferenza annuale del Centro Studi Promotor sulla situazione e alle prospettive del mercato automobilistico ad un'analisi della compatibilità dell'impegno verso zero emissioni dove circolano le auto e zero morti sulle strade con l'attuale situazione dell'economia italiana e dell'auto in Italia. E ciò in considerazione del fatto che sia per l'auto elettrica che per quella a guida autonoma non si può pensare che il processo si realizzi in tempi ragionevoli con il solo impegno dei privati e delle aziende per rinnovare i loro parchi auto. Occorreranno anche investimenti massicci da parte degli Stati per la creazione della rete di alimentazione dell'auto elettrica, per affrontare i problemi occupazionali che già si profilano e per accelerare con incentivi importanti la transizione all'elettrico ed anche per rinnovare il parco con vetture ad alimentazione tradizionale che già beneficiano di gran parte delle innovazioni pensate per raggiungere l'obiettivo zero morti sulle strade.

## **LA LUNGA CRISI ECONOMICA ITALIANA**

Cominciamo dunque dall'economia. Il Paese è in grado di affrontare l'impegno per conseguire l'obiettivo zero morti e zero inquinamento sulle strade? Il mondo ha visto nel 2008 deflagrare una crisi economica che è stata definita la più grave dalla fine della seconda guerra mondiale. Per l'Italia però questa crisi è tuttora più grave anche della crisi del '29. Questa crisi nel nostro Paese determinò una caduta massima del Pil del 5,7% e durò sei anni. Nel 1935 il Pil tornò infatti a superare il livello del 1929. La crisi iniziata nel 2008 ha invece determinato un calo massimo del Pil dell'8,7%. E' già durata dodici anni ed è difficile prevedere quando finirà.

Completamente diversa è stata l'evoluzione della crisi del 2008 nel resto del mondo. In particolare, se si considerano i 5 maggiori Paesi dell'UE, solo l'Italia non ha ancora raggiunto il livello ante-crisi. Le differenze nello sviluppo della crisi tra l'Italia e le altre economie avanzate sono macroscopiche. E il risultato è che il 2019, dopo dodici anni di crisi, dovrebbe essersi chiuso su un livello di Pil ancora inferiore a quello del 2007 del 4,1%. Naturalmente questa situazione ha avuto effetti molto pesanti sulla vita degli italiani.

Un indicatore sintetico particolarmente eloquente sul tenore di vita della popolazione è il Pil pro capite. Nel 2001 l'Italia aveva un Pil pro capite superiore del 18,8% a quello medio dei Paesi della UE. Nel 2018 (il dato del 2019 non è ovviamente ancora disponibile) il Pil pro capite italiano è stato inferiore alla media UE del 3,9% e l'Italia, insieme alla Grecia, sono gli unici paesi dell'Unione ad avere oggi un Pil pro capite più basso di quello dell'inizio del secolo (26.700 euro nel 2018 contro 27.800 euro nel 2001), ma il divario dell'Italia è superiore a quello della Grecia. Per rendersi pienamente conto della reale situazione economica del nostro Paese molto utile è infine la serie storica del Pil italiano dall'Unità d'Italia ad oggi, che la Banca d'Italia ha ricostruito, con valori ovviamente depurati dall'inflazione. Su questi dati abbiamo realizzato un grafico che a noi pare sconvolgente. Dall'Unità d'Italia ad oggi vi sono state otto crisi economiche. La più grave è stata quella che ha coinciso con la seconda Guerra mondiale e che è stata

superata dopo dieci anni grazie al piano Marshall, (un grande e generoso piano di solidarietà realizzato dagli Stati Uniti d'America che, per inciso, è l'esempio che l'Europa e il mondo dovrebbero seguire per l'Africa), ma dopo la crisi della seconda guerra mondiale la crisi più grave per l'Italia è stata quella del 2008 che ancora dura.

### **LE CRITICITA' DELL'AUTO IN ITALIA**

Ritornando alle grandi rivoluzioni della mobilità che sono alle porte. Sono a tutti noti gli effetti che la crisi in atto ha avuto sulla vendita d'autovetture in Italia, ma forse non tutti hanno una chiara nozione del ritardo che l'Italia sta accumulando rispetto al resto del mondo. Nel mondo, per le vendite di autovetture, la crisi del 2008 è stata poco più che un raffreddore. Il livello di immatricolazioni del 2007 è stato superato già nel 2010 ed è poi iniziata una crescita che ha portato le vendite di autovetture sul mercato mondiale a toccare nel 2017 quota 70.694.834, per lasciare spazio poi ad una fase di rallentamento legata anche alle incognite sull'avvento dell'auto elettrica, al rallentamento economico e alla demonizzazione del diesel. Se consideriamo i quattro maggiori mercati della UE vediamo che solo quello italiano è ancora lontano dal livello ante-crisi di 23,2 punti percentuali. Si tratta di una situazione ben nota. Quello che è meno noto è il fatto che il parco circolante italiano, nonostante l'andamento delle vendite che abbiamo visto, ha continuato ad aumentare, con una lieve flessione soltanto nel 2012, e nel 2013. Nel 2014 la crescita è però ricominciata e la conseguenza è stata che nel 2018 il parco circolante italiano ha toccato quota 39.018.170 con un incremento sul 2017 del 9,36% e nel 2019 la crescita è continuata e il nostro tasso di motorizzazione è da molto tempo uno dei più alti del mondo, ma ciò dipende da due fattori che nulla hanno a che vedere con l'amore o il disamore degli italiani per l'automobile. Il primo è il tipo di insediamento sul territorio della popolazione italiana che prevede molti centri abitati e molte case sparse e il secondo è lo stato del trasporto pubblico che non è neppure lontanamente paragonabile a quello dei Paesi con i quali ci confrontiamo.

Ciò detto, resta comunque da chiarire come si concilia la continua crescita del parco auto italiano con la drammatica crisi delle vendite di auto nel Paese che emerge anche dai grafici che abbiamo presentato. La spiegazione sta nel fatto che le immatricolazioni, pur essendo state molto compresse durante la crisi, a parte il 2012 e il 2013, non sono state generate soltanto da domanda di sostituzione, ma anche da domanda per nuova motorizzazione che ha determinato un incremento del parco circolante. D'altra parte va detto che il parco circolante di autovetture è in aumento in tutto il mondo e in Europa dal 2007 ad oggi il parco circolante che è cresciuto di più è quello della Germania.

Tornando al nostro Paese va detto che la crisi delle immatricolazioni e il fatto che una parte delle nuove auto immatricolate sia andata a soddisfare, non domanda di sostituzione arretrata, ma domanda per la seconda e la terza auto o per la prima motorizzazione di ceti emergenti, come ad esempio gli immigrati, ha determinato un incremento del contingente di domanda di sostituzione insoddisfatta ancora più forte di quanto sembrerebbe ad un esame superficiale dei dati sulle immatricolazioni. La conseguenza è stata ovviamente un aumento dell'età media delle auto del parco circolante. In Italia infatti si è passati dai 7 anni e 6 mesi del 2007 ai 12 anni e 4 mesi del 2018. Non sono ovviamente disponibili i dati del 2019 ma l'anzianità del parco italiano è sicuramente ancora aumentata dato il livello delle immatricolazioni nell'anno.

Particolarmente significativo per quello che riguarda l'età media del parco è il confronto nell'ambito dei quattro maggiori Paesi dell'unione Europea. Nel 2018 nel Regno Unito l'età media del parco era di 8 anni, in Francia di 9 anni, in Germania di 9 anni e 6 mesi mentre in Italia si è arrivati a 11 anni e 6 mesi e probabilmente nel 2019 la situazione è peggiorata. L'invecchiamento del nostro parco circolante ha due effetti negativi importanti, il primo riguarda l'inquinamento, il secondo la sicurezza. Per quanto concerne quest'ultimo aspetto interessante è confrontare i tassi di mortalità per incidente stradale (morti per milione di abitanti) nei maggiori Paesi dell'UE. L'Italia, che ha il parco circolante più vecchio, guida la classifica negativa con 55,2 morti sulle strade per milione di abitanti, mentre il Regno Unito

che, tra i Paesi considerati, ha il parco circolante più giovane (8 anni di anzianità media) ha il tasso di mortalità più basso: 27,5 morti, meno della metà del tasso di mortalità italiano. E' evidente dunque che l'Italia ha assolutamente bisogno di rinnovare il proprio parco circolante e che non può certo pensare di farlo soltanto con l'immissione di auto elettriche perché molti automobilisti che devono cambiare la loro auto non possono permettersi di acquistare un'auto elettrica perché la spesa sarebbe troppo elevata per le loro possibilità e perché le attuali carenze della rete di infrastrutture di ricarica non permette ancora l'impiego che la maggioranza degli automobilisti fa dell'auto.

D'altra parte, non si può certo pensare che il problema si risolva con l'abbandono dell'automobile da parte di un numero significativo di persone. Un fenomeno del genere non sta avvenendo in nessuna parte del mondo e anzi il parco circolante, come si è già detto, aumenta ovunque. D'altra parte se l'uso dell'automobile non cala nel mondo non si può pensare che cali in Italia dove la situazione del trasporto pubblico è quella che tutti conosciamo, dove l'automobile è il mezzo di trasporto che ha il più alto indice di soddisfazione, e dove le patenti attive sono passate da 31.959.000 del 2010 a 39.104.634 e nel 2019 dovrebbero aver superato i 40.000 milioni.

### **COME SI RISOLVE IL PROBLEMA**

E allora come si risolve il problema dell'eccessivo inquinamento e dell'eccessiva pericolosità del parco circolante italiano considerando che chi possiede auto ormai pronte per la rottamazione nella stragrande maggioranza dei casi non ha le risorse necessarie per acquistare una nuova auto né tradizionale né tantomeno elettrica? La soluzione è una campagna di incentivi pubblici alla rottamazione che preveda bonus per l'auto elettrica, ma anche bonus per la sostituzione (con contestuale rottamazione di auto con oltre 10 anni di età) con nuove auto anche ad alimentazione tradizionale. L'obiezione all'adozione di questa soluzione è scontata: il Paese non ha risorse per fare significativi passi avanti nella diffusione dell'auto elettrica né tantomeno per finanziare la sostituzione delle auto più vecchie con vetture ad alimentazione tradizionale.

Nel 2019, come è noto, erano in vigore incentivi per l'acquisto di auto tra 0 e 20 grammi di CO<sub>2</sub> al chilometro e di auto con emissioni tra 21 e 70 grammi di CO<sub>2</sub> al chilometro. Il tutto con uno stanziamento assolutamente modesto. Il risultato di questa campagna è stato una crescita della quota delle auto elettriche che è passata dallo 0,3% del 2018 allo 0,5% del 2019 mentre il contributo all'economia del Paese è stato inesistente. E' evidente che questi incentivi ispirati da motivazioni essenzialmente ideologiche non sono stati un successo. Non sono dunque le soluzioni di questo tipo quelle che servono per avviare concretamente il processo verso l'auto elettrica e per liberare il Paese da un numero esagerato di auto vecchie, inquinanti e pericolose. Occorre invece trovare una formula che coniughi il rinnovamento del parco circolante con l'avvio concreto del processo di passaggio all'auto elettrica e con il rilancio dell'economia. Una formula di questo tipo esiste ed è quella che l'Italia ha utilizzato per i primi incentivi alla rottamazione negli anni '90. Nel 1993 le vendite di autovetture in Italia ebbero un crollo del 29,1% rispetto all'anno precedente passando da 2.389.395 a 1.695.264 immatricolazioni. Intorno a questo livello le immatricolazioni si mantennero fino al 1996 e a fine dicembre 1996 vennero annunciati incentivi alla rottamazione che prevedevano per l'acquisto di veicoli nuovi con contestuale rottamazione di un usato di oltre 10 anni bonus di 1,5 milioni di lire (veicoli fino a 1300 cc) o di 2 milioni di lire (veicoli oltre 1300 cc) con l'obbligo per il venditore di praticare uno sconto almeno pari all'incentivo. Gli effetti furono: aumento delle immatricolazioni nel 1997 del 38,8%, nessun costo per lo Stato, ed anzi un maggior gettito di 1.400 miliardi di lire ed un incremento del Pil dello 0,4% certificato dalla Banca D'Italia (vedi slide). L'esperienza del 1997, mutatis mutandis, può essere ripetuta anche ora. E' un suggerimento al Governo per dare un contributo all'economia del Paese, per dare impulso alla transizione verso l'auto elettrica e per ringiovanire il nostro parco circolante di autovetture a beneficio dell'ambiente o della sicurezza.

### **PREVISIONI PER IL 2020**

Giunti a questo punto è venuto il momento di presentarvi anche la nostra previsione per il 2020. L'Istat ha previsto che la stagnazione che ha caratterizzato il 2019 sarà superata nel 2020 che si chiuderà con un aumento del Pil dello 0,6%.

Se questa previsione si rivelerà corretta nel 2020 le immatricolazioni in Italia supereranno la soglia dei 2 milioni di unità per collocarsi attorno 2.010.000. Ovviamente questa previsione non tiene conto dell'eventuale lancio di una campagna di incentivi alla rottamazione come quella del 1997. Se una campagna di questo tipo vi fosse il mercato dell'auto potrebbe tornare già nel 2020 ai livelli ante crisi e la crescita del Pil potrebbe salire oltre lo 0,6% previsto dall'Istat.

Qualcuno dirà che siamo ottimisti, ma non è così. Il nostro Centro Studi è nato nel Motor Show di Bologna nel 1993, si è conquistato sul campo autorevolezza e spazio sui mezzi di comunicazione di massa, seguendo quotidianamente l'evoluzione del mercato dell'auto e diffondendo previsioni sempre accurate e vicine al dato che poi si sarebbe realizzato e comunque ha operato sempre con grande indipendenza di giudizio con l'obiettivo di dare un contributo di verità al settore dell'auto.

Milano, 21 gennaio 2020

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