



Conferenza stampa

LA SITUAZIONE E LE PROSPETTIVE DELL'ECONOMIA E DEL MERCATO DELL'AUTO

Bologna, 16 dicembre 2020

Intervento di Gian Primo Quagliano, Presidente Centro Studi Promotor

Obiettivo di questa conferenza stampa è analizzare le prospettive del mercato automobilistico italiano nel 2021 e negli anni seguenti. Per farlo riteniamo utile partire dall'andamento sia dell'economia che del mercato dell'auto negli anni che hanno preceduto il 2020, per fare poi alcune considerazioni su quanto è accaduto quest'anno e presentare infine le nostre previsioni per il 2021 e il 2022.

Il contesto economico prima della pandemia

Ovviamente dobbiamo considerare innanzitutto il contesto economico. Lo facciamo partendo da lontano per giungere però rapidamente ai giorni nostri. La slide 1 mostra l'andamento del PIL dell'Italia dal 1991 al 2019. Come si vede, sia pure con tassi di sviluppo contenuti, dal 1991 al 2007 il PIL italiano è stato sempre in crescita tranne che nel 1993 per riflessi della crisi del sistema monetario europeo (SME) che colpiscono particolarmente l'Italia.

Questo andamento positivo si interrompe bruscamente con la crisi dei mutui subprime americani che deflagra con il fallimento di Lehman Brothers il 15 settembre 2008 e si estende poi a tutto il mondo. Per la maggior parte delle economie avanzate è una crisi "normale" che si svolge, cioè, secondo l'andamento tipico dello sviluppo economico che vede l'alternarsi di fasi di crescita e di fasi di recessione intorno a una linea di tendenza (trend) che finora è stata sempre in crescita.

Per l'Italia però la crisi iniziata nel 2008 non è affatto normale e illuminante a questo proposito è la slide 2 che indica il numero di anni impiegato dai principali paesi UE per ritornare ai livelli ante-crisi (2007). Come si vede, Germania, Francia e Regno Unito sono ritornate al livello ante-crisi in 4/5 anni, la Spagna in 9 anni e l'Italia nel 2019, cioè 12 anni dopo l'inizio della crisi, deve ancora recuperare il 3,8%. L'appartenenza all'Unione Europea e all'area Euro nella crisi iniziata nel 2008 ha posto infatti forti limiti all'adozione da parte del nostro Paese di un'efficace politica economica anticongiunturale dato che le autorità monetarie di Bruxelles hanno perseguito una politica volta a salvaguardare gli interessi della finanza e la stabilità dell'Euro anche a danno dell'economia reale e dei Paesi con debito pubblico elevato.

Per l'Italia e per tutte le nazioni mediterranee, Francia esclusa, questa linea di politica economica è stata disastrosa. Per l'Italia in particolare il calo massimo del PIL nel corso della crisi è stato dell'8,5% ed è superato solo da quello del 1944 durante la seconda guerra mondiale (-19,4%), ma supera ampiamente quello della crisi del '29 (-8,5% contro -4,7%) e soprattutto la crisi iniziata nel 2008 è molto più lunga di quella del '29. Nel '29 il ritorno del PIL al livello ante-crisi era avvenuto in 6 anni, mentre, come si è già detto, la crisi iniziata nel 2008 dura ancora oggi. Ovviamente gli effetti di questa situazione sono pesanti anche in termini di PIL pro capite. Nel 2001, cioè nell'anno che ha preceduto la nostra adozione dell'euro, il PIL pro capite italiano superava quello della media dell'Unione Europea del 19,2%, nel 2019 era sceso al di sotto di quello della media UE del 6,2% (slide 3). Nessun paese dell'UE ha avuto un risultato peggiore.

Per concludere questa rapida carrellata sullo sviluppo economico italiano resta da dire che la crisi iniziata nel 2008 potrebbe segnare un'inversione di tendenza nell'andamento secolare dell'economia del nostro Paese. Il grafico sullo sviluppo del PIL dall'Unità d'Italia ad oggi (slide 4) mostra con grande chiarezza che nel 2008 si è interrotta la tendenza alla crescita di lungo periodo e questo offre un supporto statistico a chi parla di un declino del nostro Paese sul piano economico. I numeri

del PIL dicono che il declino dell'Italia è già iniziato ed è lecito ritenere che non sia rimasto confinato all'ambito economico.

Il mercato dell'auto prima della pandemia

Nel contesto del declino economico del Paese si è abbattuta la stangata Coronavirus. Prima di richiamarne gli effetti sull'economia nel 2020 facciamo una rapida carrellata sul percorso del mercato dell'auto per arrivare all'appuntamento con la pandemia. Partiamo anche in questo caso da lontano, ma sempre con l'obiettivo di giungere rapidamente ai giorni nostri. La slide 5 mostra l'andamento delle immatricolazioni in Italia negli ultimi trent'anni. All'inizio degli anni '90 le immatricolazioni si aggiravano su un livello annuo di circa 2.300.000 unità ed assicuravano quindi, non soltanto la sostituzione delle auto circolanti giunte a fine corsa, ma anche un ulteriore sviluppo del processo di motorizzazione di massa per il diffondersi della seconda auto e per l'accesso all'automobile di nuovi ceti di italiani. Stava cioè succedendo in Italia esattamente quello che stava succedendo nelle altre economie avanzate senza alcuna eccezione. All'inizio del 1992 venne firmato a Maastricht il trattato per l'adesione alla moneta unica da parte dei paesi dell'Unione Europea. Per l'immediato emergere di egoismi nazionali e di conflitti di interesse latenti, nel 1992, si delineò una crisi del Sistema Monetario Europeo. Ne fece le spese soprattutto l'Italia che nel 1993 accusò una caduta del PIL, peraltro modesta, perché già nel 1994 il PIL tornò a crescere, ma con un impatto molto forte per le immatricolazioni di autovetture che crollarono del 29% passando dai 2.389.395 del 1992 a 1.695.264 del 1993 e intorno a questo livello si mantennero fino al 1996.

Anche in Europa il mercato dell'auto accusò difficoltà e in alcuni paesi si sperimentarono i primi incentivi alla rottamazione. Prese così corpo anche in Italia, prima in tono somnesso, ma poi con sempre maggior vigore, il "partito" della rottamazione a cui diede un decisivo contributo anche una sistematica campagna di comunicazione condotta dal Centro Studi Promotor attraverso le sue analisi mensili sull'andamento del mercato dell'auto e, alla fine del 1996, il Governo varò i primi

incentivi alla rottamazione con una formula che si rivelò subito molto efficace e che nel 1997 determinò una crescita delle immatricolazioni fino a quota 2.393.607 con un incremento sull'anno precedente del 38,9%. Non fu però solo questo l'effetto degli incentivi perché vi fu anche un maggior gettito per l'Erario di 1.400 miliardi di lire che derivò dalla differenza tra l'Iva incassata sulle autovetture vendute in più e il costo degli incentivi. A ciò si aggiunse un effetto ancora più importante: una crescita del PIL dello 0,4% certificata dalla Banca d'Italia.

L'impulso alla crescita delle immatricolazioni impresso dagli incentivi continuò anche dopo la loro fine, sostenuto da una situazione economica non particolarmente florida per gli effetti dello sforzo richiesto per "centrare" i parametri di Maastricht, ma comunque positiva. Ed inoltre sostenne il mercato anche l'esigenza, all'inizio del nuovo millennio, di sostituire tutto il parco circolante alimentato con la benzina con piombo che venne messa al bando dal 1° gennaio 2002. E ancora negli anni successivi vi furono altri incentivi alla rottamazione che culminarono in una campagna molto efficace che portò le immatricolazioni nel 2007 a quota 2.494.115 unità.

Arrivò poi la crisi economica del 2008. Il mercato crollò e le immatricolazioni scesero fino a quota 1.304.842 nel 2013 con un calo massimo sul 2007 del 47,7% per risalire poi lievemente nel 2014 e crescere quindi con tassi abbastanza sostenuti fino a sfiorare i 2.000.000 di unità (per l'esattezza 1.971.646) nel 2017 e per attestarsi poi leggermente al di sopra di 1.900.000 unità nel 2018 e nel 2019: un livello lontano dal massimo del 2007 e anche dalla media degli anni dal 1997 al 2007 e certamente non sufficiente per assicurare la regolare sostituzione delle auto più vecchie.

Questa situazione determinò un forte invecchiamento delle auto del parco circolante (slide 6) con conseguenze negative non solo per l'ambiente, ma anche per la sicurezza stradale. Secondo gli ultimi dati disponibili, gli incidenti stradali sono in diminuzione anche in Italia come nel resto del mondo, ma il tasso di mortalità stradale italiano è il più alto di quello dei cinque maggiori paesi della UE (slide 7).

Come è avvenuto per il PIL, anche le immatricolazioni di auto nel nostro Paese non hanno ancora raggiunto nel 2019 i livelli ante-crisi. Rispetto alle immatricolazioni del 2007 il dato del 2019 fa infatti segnare una contrazione di ben il 23,1%.

La stangata del 2020

Quello che è successo nel 2020 è purtroppo sotto gli occhi di tutti. L'impatto sull'economia è stato molto pesante e quello sul mercato dell'auto è stato ancora più pesante. La slide 8 mostra l'andamento delle variazioni congiunturali del PIL trimestrale nel 2019 e nel 2020. Come si vede, nel 2019, la crescita è stata molto contenuta e nel quarto trimestre era già comparso un segno meno certo non legato alla pandemia, ma comunque di cattivo auspicio. Il coronavirus irrompe sulla scena a fine febbraio e il suo impatto è subito pesantissimo. Il PIL del primo trimestre fa segnare un calo congiunturale (cioè sul trimestre precedente) del 5,5%, molto peggio va nel secondo trimestre (-13%), con l'estate il morbo morde meno e così nel terzo trimestre arriva un primo recupero (+15,9%). Se si realizzerà l'ultima previsione dell'Istat che ha stimato per l'intero 2020 un calo dell'8,9%, nel quarto trimestre vi sarà però un nuovo calo del 2,6%.

Se la previsione dell'Istat di un calo del PIL dell'8,9% sarà corretta e se l'impatto del coronavirus nel 2020, come sembra certo, sarà maggiore dell'impatto medio registrato dai nostri partner europei con la crisi in atto, l'Italia sta facendo un ulteriore passo avanti sulla strada del declino imboccata, a livello statistico, nel 2008. Rispetto al PIL del 2007, il PIL del 2019 accusava ancora un calo del 3,8%. Per la pandemia e per come il nostro Paese la sta affrontando, il PIL del 2020 si collocherà invece al di sotto di quello del 2007 di ben il 12,4% (slide 9).

Per quanto riguarda il mercato dell'auto va subito detto che il calo delle immatricolazioni è più che triplo di quello del PIL. Nei primi undici mesi dell'anno le immatricolazioni di autovetture in Italia accusano un calo del 28,97% e nell'intero anno la situazione può soltanto peggiorare portando le immatricolazioni assai vicine

a quota 1.380.000, cioè ad un livello da anni '70 del secolo scorso. Le conseguenze di questo calo saranno molto pesanti non solo per i concessionari e per tutto il settore dell'auto, ma anche sul piano economico e sociale perché il settore dell'auto con tutte le attività connesse vale in Italia il 12% del PIL. E a tutto questo si aggiunge che il livello delle immatricolazioni non copre certo la domanda di sostituzione maturata nel 2020 e vi è stato quindi un ulteriore aumento della già elevatissima età media delle auto circolanti con conseguenze pesanti per la sicurezza della circolazione e per l'inquinamento.

Si poteva contenere l'impatto della pandemia sull'auto in Italia? Certamente sì. Sarebbe stato sufficiente affrontare il problema in termini razionali e non in termini ideologici secondo l'accezione del termine ideologia esposta già un secolo fa dall'economista, sociologo e ingegnere Vilfredo Pareto nel suo "Trattato di sociologia generale", ma così non è stato o almeno non completamente.

In tutti i maggiori paesi europei nel 2020 sono stati varati programmi di sostegno per l'automobile e anche in Italia sono stati adottati incentivi all'acquisto di auto con o senza rottamazione. Nei maggiori paesi dell'Unione Europea l'ordine di grandezza degli stanziamenti è stato quello dei miliardi. In Italia si sono invece stanziati poche centinaia di milioni. E questa è una fondamentale differenza che deriva dall'odio verso l'automobile che qualche anno fa aveva dato luogo, proprio in Italia, al fenomeno della "demonizzazione" dell'automobile, fenomeno che evidentemente è duro a morire anche se è assodato che non esiste una alternativa all'automobile in tutte le funzioni che assolve al servizio dell'economia e delle persone.

A ciò si aggiunge che le soluzioni adottate in Italia per sostenere l'auto non sono state particolarmente efficaci. Nel 2019 esistevano già nel nostro Paese generosi incentivi per l'acquisto di auto elettriche e a basso impatto di emissioni di CO₂. Alla fine del 2019 parte degli stanziamenti per questi incentivi restarono però inutilizzati per carenza di richieste. Nei primi mesi del 2020 il Governo integra gli stanziamenti già previsti per il 2020 per le auto elettriche e a basso impatto, ma "dimentica" di

prevedere incentivi per le auto ad alimentazione tradizionale verso cui si indirizza la stragrande maggioranza degli automobilisti che non può ancora permettersi un'auto elettrica per diversi e validi motivi: costi elevati anche con generosi incentivi, gravissima carenza di punti di ricarica, autonomia ancora limitata e altro.

La ragione suggerisce di mantenere gli incentivi alle "soluzioni ecologiche", ma di prevedere incentivi anche per le auto tradizionali con emissioni contenute e ciò sia perché l'incremento nelle vendite di soluzioni ecologiche non può, per ragioni oggettive, essere tale da sostenere in maniera apprezzabile il mercato dell'auto nel contenere i danni della rovinosa caduta in cui è coinvolto sia perché le case auto possono continuare ad investire nell'elettrico soltanto con i proventi della vendita di auto tradizionali e così sarà ancora per diversi anni.

L'ideologia dice però che, se la ragione non soccorre nel percorso verso l'obbiettivo, deve soccorrere la fede e la fede non permette di avere scostamenti, anche temporanei, dalla retta via verso il perseguimento dell'immane risultato finale. E così quando nell'estate il Governo decide di intervenire nuovamente per sostenere l'economia non vengono presentate misure che prevedano incentivi per le auto con alimentazioni tradizionali. A questo punto l'On. Gian Luca Benamati, autorevole membro della Decima Commissione Attività Produttive, Commercio e Turismo della Camera dei Deputati prende il comando del "partito" della ragione e in sede di conversione in legge del Decreto "Rilancio", presenta un emendamento per introdurre incentivi anche per l'acquisto di auto con alimentazioni tradizionali con emissioni non superiori a 110 grammi di CO₂ al chilometro. Molti deputati di diversi schieramenti condividono l'emendamento Benamati, ma il "partito" dell'ideologia è forte nel Governo e in Parlamento. L'emendamento passa, ma con stanziamenti decisamente limitati. L'impatto sul mercato è immediato, ma dura poco.

Dopo i cali disastrosi dei mesi precedenti in settembre compare il segno più nel bilancio delle immatricolazioni mensili, ma gli stanziamenti si esauriscono subito e da ottobre ricompare il segno meno. Il "partito della ragione" si attende a questo

punto che il progetto di Legge di Bilancio per il 2020 preveda un impegno importante anche per sostenere l'auto. Ma il progetto di Legge di Bilancio per l'auto non prevede nulla e l'On. Benamati presenta un emendamento per nuovi incentivi nel primo semestre 2021 anche alle auto con alimentazioni tradizionali con impatto contenuto e presenta anche un emendamento per rendere detraibile il 100% dell'Iva per i soggetti con partita Iva che acquisteranno un'auto con emissioni tra 0 e 20 grammi di CO₂ al km e l'80% per i soggetti Iva che acquisteranno auto con emissioni comprese tra i 21 e i 60 grammi di CO₂ al km.

E' un segnale importante perché la indetraibilità dell'Iva sulle automobili in Italia è una questione annosa. Le normative europee prevedono che l'Iva sia sempre detraibile, ma il Governo italiano nel 1979 ottenne una deroga temporanea, successivamente rinnovata, e così di deroga temporanea in deroga temporanea siamo arrivati fino ad oggi senza avere l'integrale detraibilità dell'iva, con grave pregiudizio per gli operatori economici italiani penalizzati anche nella competizione con i loro concorrenti europei. Le sorti del mercato italiano dell'auto nel 2021 sono legate all'approvazione degli incentivi di cui abbiamo appena detto.

Previsioni per l'economia e per l'auto

L'Istat ha previsto che nel 2021 il prodotto interno lordo italiano crescerà del 4%. Non è certo una previsione azzardata perché ipotizza che nel prossimo anno si recuperi soltanto parzialmente il calo del 2020. D'altra parte, la cautela dell'Istat è più che comprensibile. La pandemia non finirà il 31 dicembre e nessuno è in grado di stabilire quando finirà. E a ciò si aggiunge che la pioggia di denaro in arrivo dalla UE presumibilmente comincerà a dare frutti significativi soltanto a partite dal 2022 e che la UE prevede che il livello ante-crisi del 2019 venga superato proprio nel corso del 2022. E molto interessante sarebbe a questo punto che vi fosse chiarezza sull'obiettivo che il Governo italiano si darà per superare la fase drammatica che stiamo vivendo. Per un paese "normale", cioè per un paese in cui il PIL ha da tempo superato il livello del 2008, tornare in tempi relativamente brevi ai livelli ante-covid

è un buon obiettivo. Per l'Italia l'obiettivo minimo non può essere che quello di tornare al livello del 2007 nel più breve tempo possibile per porsi poi l'obiettivo di recuperare la crescita che gli altri paesi hanno avuto dopo il superamento della crisi del 2008 e uscire dal declino.

Venendo all'auto, nel 2020 le immatricolazioni si attesteranno intorno a quota 1.380.000 unità con un calo del 28% sul 2019. Per il raggiungimento di questo risultato, decisivo è stato il pacchetto Benamati che, fra l'altro, ha dato un immediato contributo positivo al bilancio dello Stato perché il gettito delle auto vendute in più ha ampiamente superato il costo degli incentivi.

La previsione per il 2021 è fortemente condizionata dalle attese sull'evoluzione della pandemia. Si può ritenere tuttavia che, quantomeno, non vi sarà la necessità di provvedimenti severi come quelli adottati nel trimestre marzo-maggio 2020 che ebbero l'effetto collaterale di provocare un immediato drammatico crollo delle vendite di auto anche se appare comunque molto probabile l'arrivo di una terza ondata di coronavirus. Considerati questi aspetti, considerato che secondo l'Istat nel 2020 il PIL crescerà, come si è detto, del 4%, considerato altresì che nei prossimi mesi l'acquisto di una nuova auto non sarà sicuramente una priorità per gli italiani stremati dal virus e dai provvedimenti messi in campo per debellarlo, considerando anche il possibile arrivo di una terza ondata, si può ritenere che il mercato dell'auto nel 2021 potrebbe superare, sia pure di stretta misura, il livello del 2020 e collocarsi a quota 1.435.000 vetture. Due anni consecutivi con immatricolazioni intorno a 1.400.000 auto sarebbero però una vera e propria ulteriore catastrofe per il settore dell'auto ed anche per il Paese. Fortunatamente nel momento in cui licenziamo questa nota sembra molto probabile che venga accolto il nuovo pacchetto Benamati che, con emendamenti al progetto di Legge di Bilancio, prevede, come si è detto, incentivi per l'auto per il primo semestre 2021. Considerati gli stanziamenti e considerato che inevitabilmente, come in tutte le precedenti campagne di incentivi, vi sarà una certa quota di automobilisti che beneficeranno degli incentivi per acquistare auto che avrebbero comunque acquistato, le vendite aggiuntive del nuovo

pacchetto Benamati potrebbero essere 150.000 immatricolazioni in più che porterebbero le immatricolazioni del 2021 a quota 1.585.000. E se poi la terza ondata non vi fosse, la nostra previsione per il 2021 salirebbe a 1.735.000 immatricolazioni.

Il 2022 dovrebbe essere l'anno in cui si cominceranno a vedere i primi risultati del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza finanziato dall'Unione Europea con il Recovery Fund. Nel piano messo a punto dai tecnici del nostro Governo la parola automobile non compare. Si parla però di "Green Deal", di "Transizione ecologica", di "Un paese verde e sostenibile", di "Rivoluzione verde e transizione ecologica". Quando da queste espressioni, affascinanti quanto generiche, si passerà al meno aulico compito di venire al concreto e di stendere progetti, si spera che si terrà conto di alcune questioni fondamentali.

La prima riguarda l'automobile che rimane essenziale per la mobilità perché è del tutto evidente che una mobilità sostenibile senza l'automobile si trasformerebbe immediatamente in una immobilità insostenibile. La seconda questione riguarda il fatto che accanto al fondamentale ed irrinunciabile obiettivo di tutelare l'ambiente vi è l'altrettanto irrinunciabile obiettivo di salvaguardare l'incolumità delle persone. Come abbiamo visto, l'anzianità media delle auto del parco circolante italiano è la più elevata tra quelle dei maggiori paesi europei e questo è l'elemento che porta il tasso di mortalità per incidenti stradali ai massimi livelli in Europa. La questione si risolve soltanto con una massiccia campagna di incentivi alla rottamazione che potrebbero essere quanto meno a costo zero in quanto il costo potrebbe essere ancora una volta coperto dal maggior gettito Iva e potrebbero dare anche un importante contributo al contenimento delle emissioni.

La terza questione riguarda la gradualità nelle scelte ambientali soprattutto nella transizione verso l'elettrico. Il passaggio all'auto elettrica ormai deciso a livello Europeo e universalmente accettato, non può avvenire in tempi brevi per molte e validissime ragioni. Quella principale è l'assoluta carenza di punti di ricarica delle

batterie. Secondo gli esperti ne occorrerebbe uno per ogni dieci auto circolanti e quindi in Italia ne occorrerebbero quasi quattro milioni, che per molti anni dovrebbero convivere con i tradizionali punti di rifornimento di benzina e gasolio. E ciò perché la sostituzione del parco circolante con auto elettriche non può essere che lenta per l'enorme impegno economico che comporta. Basti pensare che per sostituire i 39 milioni di autovetture oggi in circolazione al prezzo medio di acquisto di un'auto, che nel 2019 era di 22.000 euro Iva compresa, occorrerebbero 858 miliardi di euro.

La quarta questione riguarda l'impatto sociale della transizione. È certo che vi sarà un impatto negativo sull'occupazione perché il processo di produzione di un'auto elettrica comporta un impiego di manodopera decisamente minore di quello necessario per produrre un'auto con motore endotermico e per la manutenzione vale lo stesso discorso. A ciò si aggiunge che non è assolutamente accettabile sul piano sociale, politico ed etico che persone che possiedono una autovettura perfettamente funzionante ed in regola con le revisioni e il pagamento del bollo si vedano precludere la possibilità di utilizzarla in certi periodi di tempo o nei centri storici o su certe strade dal furore ecologista di assessori all'ambiente, sindaci o ministri che tengono in non cale il fatto che i loro divieti colpiscono le fasce più deboli della popolazione, cioè le persone che non hanno i mezzi per sostituire le loro auto che molto spesso sono anche strumenti indispensabili di lavoro oltre che di mobilità per la vita quotidiana.

La vicenda dei gillet gialli francesi dovrebbe essere un monito per tutti. Come è noto (o forse non è noto a molti assessori al traffico) il movimento dei gillet gialli è nato dal proposito del governo francese di aumentare la tassazione su benzina e gasolio e poi, nonostante la frettolosa marcia indietro del governo francese, è diventato un movimento di protesta a tutto tondo non certo pacifico. La lezione dei gillet gialli per la transizione all'elettrico dice che procedere mettendo fuori corso vetture ancora perfettamente funzionanti e tentare di far pagare il costo della transizione alle fasce di popolazione più deboli è una operazione ad alto rischio.

Lo strumento da utilizzare per accelerare la transizione non può quindi essere che quello degli incentivi alla rottamazione che, tra l'altro, se ben congegnati, non solo non costano, ma possono dare un positivo apporto alle pubbliche finanze.

Su questa strada occorrerà incamminarsi senza esitazioni già nel 2022. L'obiettivo potrebbe essere portare le immatricolazioni, se non ai livelli ante-crisi del 2007, almeno a quota 2.200.000, cioè vicino al livello medio degli anni che vanno dal 1997 al 2007. Con una campagna di rottamazione correttamente impostata è un obiettivo raggiungibile ed economicamente sostenibile.

D'altra parte, nel 2022 si dovrebbero avere anche i primi risultati del Piano Nazionale di Resistenza e Resilienza che sarà finanziato con il Recovery fund. Quella del Recovery fund è un'occasione da non perdere per evitare che il declino economico testimoniato dal permanere della crisi più grave dall'Unità d'Italia, cioè la crisi del 2008, diventi irrecuperabile. Anche per il mercato dell'auto il Recovery fund è un treno da non perdere. Per l'auto il calo delle immatricolazioni tra il 2007 e il 2019 era ancora del 23,1%, con la pandemia il quadro si è drasticamente aggravato. Ritornare ai livelli ante-crisi è la parola d'ordine che apre la strada per eliminare l'anomalia di un paese come l'Italia che, non solo non cresce, ma che, per la vetustà del parco circolante di autoveicoli, ha anche il tasso di mortalità da incidente stradale più alto tra quello dei maggiori paesi dell'Unione.

Per completezza alleghiamo a questa relazione copia delle considerazioni sulla mobilità elettrica esposte alla Decima Commissione permanente del Senato della Repubblica durante l'audizione del Centro Studi Promotor del 6 agosto 2020 e copia delle considerazioni in merito alla proposta di Legge di Bilancio 2021 richieste dalla Decima Commissione Permanente della Camera dei Deputati e trasmesse il 24 novembre 2020.

Bologna, 16 dicembre 2020



IL CENTRO STUDI PROMOTOR

Il Centro Studi Promotor, struttura indipendente di analisi e di ricerca sull'economia del settore dell'automobile, fin dalla sua fondazione nel 1993 conduce tutti i mesi una inchiesta congiunturale sul mercato dell'automobile interpellando un campione rappresentativo di concessionari italiani. Le inchieste congiunturali sono uno strumento utilizzato da molto tempo con una metodologia consolidata per raccogliere informazioni di carattere prevalentemente qualitativo sulle tendenze in atto e quindi utili per una migliore interpretazione dei dati statistici disponibili e soprattutto per elaborare previsioni. Il Centro Studi Promotor ha adattato la metodologia utilizzata per l'analisi della congiuntura con riferimento all'intera economia.

Tenendo conto dei risultati delle sue inchieste congiunturali il Centro Studi Promotor ogni mese, a partire dal febbraio 1993, nel giorno in cui vengono diffusi i dati sulle immatricolazioni di autovetture nel mese precedente, rende note le sue analisi sui dati appena pubblicati anche alla luce della sua inchiesta congiunturale condotta negli ultimi giorni del mese esaminato.

Questo approccio ha consentito al Centro Studi Promotor di acquisire immediatamente una grande notorietà perché le sue analisi hanno avuto fin dal primo lancio nel febbraio 1993 larga eco su tutti i media.

Nel tempo il Centro Studi Promotor ha condotto molte altre analisi originali, altri studi e iniziative di comunicazione. Tra queste ultime particolare rilievo ha avuto la conferenza stampa di fine anno sulla situazione e le prospettive del mercato dell'automobile, in cui il Centro Studi Promotor rende note anche le sue previsioni per l'anno successivo.

L'edizione di oggi di questa conferenza annuale è la ventottesima ed ha l'obiettivo principale di formulare una previsione sullo sviluppo del mercato dell'auto del 2021.

Il compito è più arduo del solito perché il 2020 segna una linea di frattura nello sviluppo economico del Paese e del mondo e naturalmente anche in quello del settore dell'automobile. Non abbiamo voluto però sottrarci all'impegno che siamo assunti e che abbiamo sempre adempiuto negli ultimi ventotto anni.

ALLEGATO 1

Considerazioni sulla mobilità elettrica del Centro Studi Promotor in relazione all'audizione del 6 agosto 2020 da parte della 10^a Commissione permanente del Senato della Repubblica

Negli anni '20 di questo secolo 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 tempo immemorabile.

Ora si profila un cambiamento forse meno rivoluzionario, ma comunque di enorme rilievo: il raggiungimento dell'obiettivo zero inquinamento dove circolano le automobili con l'auto elettrica e zero morti sulle strade con l'auto a guida autonoma. 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.

Nel 2019, grazie ad incentivi generosi, in Italia sono state vendute 10.566 auto elettriche pari allo 0,5% delle immatricolazioni totali, mentre, nei primi 8 mesi del 2020, con incentivi ancora più generosi, le auto elettriche immatricolate sono state 13.444 pari all' 1,6% del totale immatricolato. La diffusione dell'auto elettrica nel nostro Paese (e il resto del mondo non fa differenza, se si escludono la Cina e la Norvegia) è dunque ancora del tutto irrilevante. Ma l'auto elettrica è ormai una realtà e si affermerà perché così hanno decretato le autorità politiche europee ritenendo necessario intervenire a tutela dell'ambiente per ridurre le emissioni di CO₂ degli autoveicoli, nonostante che queste emissioni rappresentino soltanto lo 0,40% delle emissioni totali di CO₂ nel pianeta.

Ai Dictat dell'Unione Europea, che ha imposto regole sempre più restrittive per le emissioni degli autoveicoli, si sono adeguate tutte le case automobilistiche che si sono impegnate a produrre e diffondere auto elettriche. Non si può tuttavia attribuire solo all'Unione Europea e alle case automobilistiche il merito o la colpa della scelta ormai irreversibile della mobilità elettrica perché favorevole a questa soluzione vi è larga parte della popolazione per la quale l'opzione elettrica è ormai diventata un articolo di fede. A ciò si aggiunge che vi sono considerazioni geopolitiche che consigliano l'abbandono dei derivati del petrolio come carburanti e che inoltre fortemente favorevoli alla transizione all'elettrico sono i produttori di elettricità che vedono ovviamente nella transizione una grande occasione di business.

Nonostante l'ampio sostegno di cui gode la mobilità elettrica il processo di completa elettrificazione della mobilità si compirà però 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 dovrà essere 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 questo quadro, è legittimo chiedersi se l'enorme sforzo economico che dovrà essere messo in campo per l'elettrificazione della mobilità sia effettivamente giustificato, dato l'apporto del tutto marginale degli autoveicoli alle emissioni di CO₂. E' legittimo anche chiedersi se l'Unione Europea non abbia emergenze più importanti della lotta alle emissioni di CO₂ degli autoveicoli e, ancora, è legittimo chiedersi se non sarebbe più opportuno destinare le enormi risorse necessarie per la transizione all'elettrico ad una questione di grandissimo rilievo come il varo di un piano Marshall di dimensioni veramente adeguate per favorire lo sviluppo dell'Africa, non solo per esigenze umanitarie, ma anche per contenere la pressione crescente dell'immigrazione sui confini meridionali dell'Unione.

Ovviamente stabilire la priorità negli interventi dell'Unione Europea è una scelta politica che non compete certo a istanze tecniche, come le istituzioni di ricerca, ma esclusivamente alle autorità politiche dell'Unione.

Va poi segnalato che se si escludono gli interventi dettati nel 2020 dall'esigenza di sostenere l'economia nella difficilissima congiuntura creata dall'emergenza Coronavirus, al momento 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 dell'Unione Europea e dei Governi degli Stati che ne fanno parte non cambierà prevedendo massicci investimenti per incentivi al pubblico, sostegni al settore automobilistico e investimenti molto rilevanti per la rete di distribuzione di elettricità agli autoveicoli, 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.

In sintesi, le questioni da affrontare per la transizione all'auto elettrica sono:

1. un'adeguata offerta di auto elettriche,
2. rendere economicamente accessibile l'acquisto di auto elettriche da parte di un numero crescente di utenti,
3. creare una rete capillare di punti di rifornimento di energia elettrica,
4. produrre da fonti rinnovabili l'energia elettrica necessaria per alimentare il parco circolante rinunciando gradualmente alle alimentazioni tradizionali,
5. incrementare decisamente l'autonomia delle batterie,
6. sostenere i cittadini con adeguati incentivi nel passaggio all'elettrico,
7. sostenere le case automobilistiche che, data l'incidenza ancora modestissima delle vendite di auto elettriche, dovranno necessariamente continuare per molto tempo a produrre e a vendere vetture con alimentazione tradizionale perché è proprio la vendita di questo tipo di autovetture che fornisce ai costruttori di auto le risorse per continuare ad investire nell'elettrico.

Con riferimento ai punti sopra indicati, oltre alle considerazioni già fatte, va detto innanzitutto che l'attuale offerta di auto elettriche è già abbastanza articolata ma i prezzi praticati sono tuttavia ancora molto elevati per cui è indispensabile abbandonare le politiche basate sui divieti di alimentazioni alternative (anche per ragioni di equità e per evitare più che comprensibili tensioni sociali) per passare a una politica di incentivi per gli acquirenti di auto elettriche e per i produttori che dovranno essere sostenuti per molti anni anche per la vendita di autovetture ad alimentazione tradizionale. Per quanto riguarda la possibilità economica degli utenti di acquisire un'auto elettrica va comunque segnalato che è tecnicamente possibile trasformare un'auto tradizionale in auto elettrica con un costo che può variare tra 6.000 e 10.000 euro e in Italia già dal 2016 la vettura ad alimentazione tradizionale trasformata in auto elettrica non prevede un'omologazione, ma seguendo le



procedure già previste per le trasformazioni a metano o a GPL, può ottenere un aggiornamento della carta di circolazione e circolare liberamente.

Altamente critica è in ogni caso la questione dei punti di rifornimento. Si ritiene che sia necessaria una colonnina di alimentazione per ogni 10 auto. Con l'attuale parco circolante italiano occorrerebbero quindi quattro milioni di colonnine a fronte delle circa 20.000 stazioni di rifornimento di benzina e gasolio attualmente esistenti. Non va poi dimenticato che per diversi decenni dovranno coesistere stazioni di rifornimento di carburanti tradizionali e colonnine per la ricarica elettrica.

Ancora molto lungo appare poi il cammino da percorrere per incrementare decisamente l'autonomia delle batterie, per risolvere adeguatamente i problemi di smaltimento delle batterie esauste, per produrre da fonti esclusivamente rinnovabili l'energia necessaria ad alimentare un parco circolante di dimensioni colossali.

Prof. Gian Primo Quagliano
Presidente Centro Studi Promotor

Roma, 6 agosto 2020

ALLEGATO 2

Considerazioni del Centro Studi Promotor richieste dalla X Commissione della Camera dei Deputati in merito alla proposta di Legge di Bilancio per l'anno finanziario 2021 e bilancio pluriennale 2021-2023

Con riferimento alla richiesta della X Commissione della Camera dei Deputati di un contributo scritto in merito al progetto di Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2021 e bilancio pluriennale per il triennio 2021-2023, il Centro Studi Promotor, istituzione indipendente di ricerca sull'economia del settore dell'automobile, sottopone le seguenti considerazioni.

1. Il mercato dell'automobile in Italia e nel resto d'Europa è stato pesantemente colpito dalle ripercussioni sulle attività produttive e commerciali della pandemia di Coronavirus e delle misure adottate per contrastarla. In particolare, il mercato italiano nei primi dieci mesi del 2020 accusa un calo delle immatricolazioni del 30,9% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.
2. Il calo delle vendite di autovetture alla fine del primo semestre era molto più consistente di quello registrato nei primi dieci mesi dell'anno. Il rallentamento della caduta nel terzo trimestre è stato dovuto all'adozione con il Decreto Agosto di incentivi anche per l'acquisto di autovetture ad alimentazione tradizionale (benzina, diesel, metano e gpl) con emissioni di CO₂ non superiori a 110 gr/km.
3. Da alcuni anni sono in vigore incentivi generosi per l'acquisto di vetture elettriche. Nei primi dieci mesi del 2020 le immatricolazioni di auto elettriche non hanno tuttavia superato la quota dell'1,8% e ciò non perché vi sia scarso interesse per l'acquisto di vetture di questo tipo né perché l'offerta di auto elettriche non sia sufficientemente ampia, ma essenzialmente perché difettano le infrastrutture di ricarica per cui l'auto elettrica al momento può essere, per la stragrande maggioranza degli automobilisti, soltanto una seconda auto. Anche il livello dei prezzi delle auto elettriche scoraggia l'acquisto, ma gli incentivi generosi in vigore temperano l'effetto di questo aspetto.
4. In ottobre gli stanziamenti per gli incentivi alle auto elettriche e a basse emissioni di CO₂ consentono ancora la regolare corresponsione di incentivi a

coloro che li richiedono. Gli incentivi per le vetture ad alimentazione tradizionale che hanno una forte incidenza sulla domanda si sono invece esauriti.

5. Questa situazione ha già influito negativamente sulle vendite di autovetture in ottobre e inciderà ancora pesantemente su quelle di novembre e dicembre, per cui si può stimare che il mercato dell'auto nell'intero 2020 farà registrare in Italia 1.380.000 immatricolazioni contro le 1.916.649 unità del 2019 con un calo che supererà il 31,13%.
6. La proposta di Legge di Bilancio per il 2021 non prevede il rifinanziamento degli incentivi per le vetture ad alimentazione tradizionale per cui si rende necessario un intervento del Parlamento che emendi la proposta e preveda di rifinanziare in maniera consistente gli incentivi per le autovetture ad alimentazione tradizionale con emissioni di CO₂ non superiori a 110 gr/km.
7. Per quanto riguarda l'entità degli stanziamenti va segnalato che nei paesi dell'Unione Europea paragonabili all'Italia per dimensioni l'ordine di grandezza degli stanziamenti per sostenere il mercato dell'auto è stato quello dei miliardi. In Italia l'ordine di grandezza degli stanziamenti per sostenere il settore dell'automobile è stato invece dell'ordine delle centinaia di milioni.
8. La scelta dell'auto elettrica operata dall'Unione Europea appare irreversibile perché largamente condivisa dalla popolazione dell'Unione e dalle case automobilistiche che offrono una gamma già abbastanza ampia di auto elettriche. Occorre tuttavia considerare che le case automobilistiche ancora per molti anni saranno in grado di finanziare gli ingenti investimenti necessari per la transizione all'elettrico soltanto con i proventi derivanti dalle vendite di autovetture ad alimentazione tradizionale. Occorre quindi che questo tipo di autovetture venga sostenuto nella difficile congiuntura determinata dall'emergenza coronavirus anche, e soprattutto, per non interrompere il processo di transizione verso l'auto elettrica.
9. Dal 1979 il nostro Paese opera in deroga alla normativa europea che prevede l'integrale detraibilità dell'Iva per gli acquirenti di autovetture. Non solo, il nostro Paese ha posto anche forti limitazioni alla possibilità di detrarre i costi di esercizio delle autovetture per le aziende e gli altri titolari di partita Iva. Questa situazione sta fortemente penalizzando le aziende italiane anche nella competizione con i concorrenti dell'Unione Europea dato che, per molte attività, i costi per la flotta di autovetture sono di assoluto rilievo. E' quindi



necessario che si provveda con la massima sollecitudine a rimuovere le limitazioni alla detrazione dell'Iva e alla deducibilità dei costi di esercizio per non penalizzare ulteriormente le aziende italiane, che, nella fase di recupero dei danni prodotti dalla pandemia, saranno ancor più esposte alla concorrenza delle imprese degli altri paesi dell'Unione Europea.

Prof. Gian Primo Quagliano
Presidente Centro Studi Promotor

Bologna, 24 novembre 2020

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