

29ª conferenza stampa annuale

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

Bologna, 15 dicembre 2021

Relazione di Gian Primo Quagliano, Presidente Centro Studi Promotor

Iniziamo parlando di economia questa conferenza stampa annuale del Centro Studi Promotor, che è giunta alla 29ª edizione e in cui esaminiamo alla fine di ogni anno le prospettive per il mercato dell'auto nell'anno che verrà.

Secondo le più recenti previsioni ufficiali il prodotto interno lordo dell'Italia nel 2021 crescerà del 6,3%. Questo tasso, e il sistematico miglioramento con il passare dei mesi dei risultati ottenuti e delle previsioni formulate nel corso dell'anno, hanno sollevato entusiasmi. Occorre però dire subito che quello che si registra nel 2021 è solo un tasso di recupero parziale rispetto al 2020 che, come tutti sappiamo fece registrare un calo del Pil dell'8,9% per effetto della pandemia. Se l'ultima previsione formulata per il 2021 si realizzerà per tornare a livello ante crisi occorrerà crescere nel 2022 del 3,4% sul 2021. E' un obiettivo raggiungibile (l'Istat prevede una crescita del 4,7%), ma il ritorno ai livelli ante crisi non farà certo uscire il paese dalla situazione di bassa crescita che da troppo tempo lo caratterizza.

C'è un grafico, che abbiamo costruito su dati ufficiali della Banca d'Italia e che vi abbiamo già presentato nella conferenza del 2020, da cui emerge con grande chiarezza l'andamento del Pil italiano dall'Unità ad oggi, cioè dal 1861. Come questo grafico mostra, pur con l'alternarsi di fasi di recessione e di fasi di crescita, che è assolutamente normale in tutte le economie moderne, la tendenza di lungo periodo è stata di crescita fino al 1939 e di crescita più accentuata dal 1946 al 1990 per lasciare poi spazio ad una fase di crescita più contenuta che si è interrotta nel 2008.

Negli anni '90 il nostro paese è cresciuto meno di quello che avrebbe potuto per "centrare i parametri di Maastricht", condizione necessaria per entrare nel sistema dell'euro. Con l'entrata nell'euro nel 2002 la fase di crescita contenuta si è prolungata per un insieme di fattori che vale la pena di ricordare. Il primo e più penalizzante è stato l'orientamento delle autorità di Bruxelles di difendere innanzi tutto la quotazione dell'euro e con questa gli interessi della finanza anche a scapito dell'economia reale, imponendo politiche di austerità ai paesi con un rapporto debito pubblico/Pil elevato, ed in particolare

all'Italia. Per il nostro paese, d'altra parte, ai vincoli imposti dalle autorità (monetarie e politiche) della UE si aggiungevano e purtroppo ancora si aggiungono ostacoli alla crescita derivanti da fattori interni. In particolare, la produttività del paese era da molto tempo, e lo è ancora, fortemente compromessa dalla scarsa efficienza della Pubblica Amministrazione e questo per l'esistenza di una vera e propria giungla istituzionale con innumerevoli livelli di decisione e poteri d'interdizione, che certo aumentano le opportunità di partecipazione e i controlli, ma che risultano troppo spesso paralizzanti. A questo va aggiunta una normativa farraginoso e la diffusa convinzione che chi opera nel pubblico, se non fa nulla, non rischia nulla e se cerca di fare rischia pesanti sanzioni anche pecuniarie o addirittura penali.

A tutt'oggi l'unico tentativo serio per cominciare a porre rimedio ai danni della "giungla istituzionale" è stato quello del Governo Renzi, ma purtroppo per abbattere Renzi con il referendum del 2016 è stato cancellato anche il suo tentativo di dare efficienza alla macchina pubblica italiana. Giungla istituzionale e dintorni non erano e non sono però gli unici elementi di debolezza che affliggevano l'Italia dopo l'entrata nell'euro e che ancora l'affliggono. Il paese era ed è penalizzato da una forte presenza malavitosa in molte aree. E vi è anche una forte concentrazione della ricchezza, che al di là delle implicazioni sociali, penalizza i consumi ed è quindi anche una remora allo sviluppo.

Il potenziale negativo delle criticità italiane e dei vincoli europei è emerso in tutta la sua virulenza con il deflagrare della crisi dei mutui subprime in America e con il suo impatto a livello globale. In particolare, in Europa gli effetti più negativi sul Pil si sono manifestati nel 2009 con cali rispetto al 2007 del 6,2% in Italia, del 2,6% in Francia, del 4,8% in Germania, del 4,6% in UK e del 2,2% in Spagna.

Per superare questo calo, per l'Italia, particolarmente penalizzanti sono state le politiche di austerità imposte ai paesi con debito elevato dai sacerdoti del rigore di Bruxelles e così mentre il ritorno del Pil ai livelli ante crisi in Francia e Germania è avvenuto nel 2011 e in UK nel 2012. In Italia nel 2019 non era ancora avvenuto, ma vi era ancora un calo del 3,8% sul 2007.

Ritornando ai giorni nostri è dunque assolutamente evidente che per l'Italia recuperare il calo del Pil determinato dalla pandemia è solo un primo obiettivo, ma l'obiettivo vero è recuperare il terreno perduto rispetto ai partner europei dopo la crisi dei mutui subprime. Se si pensa, ad esempio, che il Pil tedesco nel 2019 era cresciuto rispetto al 2007 del 15,6%, mentre l'Italia era ancora sotto del 3,8% il compito non è certo facile, ma questo non esime chi ci governa dall'impegnarsi in questa direzione, come peraltro il Governo in carica in questo momento, sta cercando di fare, utilizzando i fondi europei e l'apertura di credito senza precedenti che il paese gli ha concesso.

D'altra parte, nessuno lo ha dichiarato, ma è evidente che se la UE con la pandemia ha concesso all'Italia risorse molto superiori a quelle riconosciute a ciascuno degli altri paesi, tra le ragioni vi è anche il

riconoscimento di aver imposto negli anni passati all'Italia un peso troppo alto per rimanere nel sistema dell'euro, per non parlare di quanto è stato fatto alla Grecia, ma, rimanendo in Italia, il Paese deve cogliere l'eccezionale occasione che si è presentata per affrontare anche il problema della scarsa efficienza dell'apparato pubblico e di una distribuzione della ricchezza che è intollerabile sul piano sociale e penalizzante sul piano economico.

Venendo all'auto, la situazione è soltanto in parte speculare rispetto a quella dell'economia, tra il 1997, primo anno di incentivi alla rottamazione, e il 2007, ultimo anno prima della crisi americana dei mutui subprime, furono immatricolate in Italia 25.779.513 autovetture, con una media annua di 2.343.592 unità, volume sufficiente, questo, per determinare una crescita del parco circolante del 18,3% e per assicurare la regolare domanda di sostituzione e mantenere quindi l'anzianità media delle auto del parco sui livelli fisiologici. Dopo la crisi dei mutui subprime continuarono ad esserci incentivi fino al 2009 poi le immatricolazioni si attestarono sui livelli minimi toccando il livello più basso con 1.304.648 immatricolazioni nel 2013 e con un calo del 47,7% sul 2007. Vi furono poi tre anni di crescita abbastanza sostenuta, che portarono le immatricolazioni a sfiorare quota 2 milioni nel 2017 e poi ad attestarsi nel 2018 e nel 2019 poco sopra quota 1.900.000, un livello insufficiente per assicurare la regolare sostituzione del parco circolante, tra l'altro anche perché tra il 2007 e il 2021 il parco circolante è sempre aumentato per la domanda di nuova motorizzazione per la prima o per la seconda auto, tranne piccoli cali registrati nel 2012 e nel 2013. La conseguenza di questa situazione è stata una crescita dell'età media delle auto del parco circolante che nel 2019 ha toccato quota 11 anni e 4 mesi il livello massimo tra quello dei mercati auto del mondo sviluppato.

Negli altri mercati dell'auto avanzati d'Europa la crisi innescata dalla vicenda dei mutui subprime ha avuto andamenti differenziati, ma in linea di massima meno pesanti di quelli che hanno caratterizzato il mercato italiano e questo anche per il minore impatto della crisi dei subprime sulle economie degli altri maggiori paesi europei rispetto a quello sull'economia italiana per le ragioni che abbiamo già detto.

Venendo alle vicende della pandemia, l'impatto sul mercato dell'auto è stato pesante in tutta Europa. In particolare in Italia nel 2020, dopo un primo semestre disastroso, nel secondo semestre vi è stato un certo recupero anche per l'adozione di incentivi per le auto ad alimentazione tradizionale con emissioni contenute oltre che per quelli per le auto ad impatto zero o contenuto che erano già in vigore. Le immatricolazioni non sono andate però oltre quota 1.381.646, un livello infimo destinato in parte modesta, ma comunque significativa, dall'aumento del parco circolante e per il resto a coprire, ma

soltanto parzialmente, le esigenze di sostituzione delle auto circolanti.

Nel 2021 il quadro non è significativamente diverso, salvo che per un aspetto. Anche quest'anno vi sono stati incentivi per le auto tradizionali ad emissioni contenute ed incentivi all'auto elettrica. I fondi disponibili si sono però esauriti prima della fine dell'anno. Tuttavia nel secondo semestre è comparso l'aspetto nuovo a cui si accennava che differenzia sensibilmente l'andamento del 2021 da quello del 2020 ed è la crisi nelle forniture di microchip che ha avuto l'effetto di creare notevoli problemi per l'offerta di autovetture.

Si può quindi stimare che il 2021 si chiuderà con 1.460.000 immatricolazioni, ancora una volta un livello infimo e certamente non sufficiente per garantire la normale sostituzione delle auto del parco circolante, anche perché pure quest'anno una parte, sia pure modesta, delle immatricolazioni è stata destinata a nuova motorizzazione e quindi ad aumentare ulteriormente la consistenza di un parco circolante già decisamente importante che pone l'Italia ai massimi livelli di densità automobilistica cioè del rapporto tra il numero delle autovetture circolanti e quello degli abitanti. E questo non solo per una particolare affezione degli italiani per l'automobile, che pure esiste, ma anche per la bassa qualità dell'offerta di trasporto pubblico, per la conformazione del paese e per la distribuzione degli abitanti sul territorio con molte case sparse e molti piccoli e piccolissimi insediamenti collettivi.

Pure in un quadro tutt'altro che rassicurante nel 2021 è emerso in Italia e in altri paesi europei un elemento di particolare interesse: l'aumento delle quote delle auto elettriche. E' un fatto di grande importanza che indica che la transizione all'elettrico è iniziata. Certo non bisogna farsi eccessive illusioni. La transizione sarà lenta, ma ormai è partita. Perché continui e si rafforzi occorre però un impegno deciso dei governi e degli operatori del settore. Un piano organico per la transizione all'elettrico esiste già in altri paesi europei. Non si vede perché non debba esservi in Italia. Le questioni da affrontare sono almeno otto: il costo d'acquisto dell'auto elettrica, il costo d'esercizio, le infrastrutture di ricarica, una corretta informazione dei possibili utenti, l'adeguamento delle normative edilizie ed urbanistiche, il finanziamento del piano, le misure per compensare l'impatto negativo sull'occupazione e la produzione di elettricità da fonti rinnovabili.

Vediamo la prima questione. Oggi un'auto elettrica costa più di un'auto tradizionale. Non sarà sempre così perché la differenza di costo dipende dal fatto che le auto elettriche vengono ancora costruite in piccole o relativamente piccole serie e quindi non vi sono le economie di scala che abbattano il costo della produzione di auto tradizionali.

In prospettiva non sarà così perché per costruire un'auto elettrica occorrono meno lavoro e meno componenti che per costruire un'auto tradizionale e quindi quando le quantità prodotte di auto elettriche aumenteranno vi saranno economie di scala che ne abatteranno il costo portandole a costare decisamente meno delle auto tradizionali. Oggi però non è così e quindi per avere la convenienza economica per comprare un'auto elettrica occorre rimborsare al compratore il maggior costo che sostiene per acquistarla rispetto ad una corrispondente vettura ad alimentazione tradizionale. Questa è la funzione degli incentivi pubblici che devono diventare permanenti fino al momento in cui le auto elettriche costeranno come le corrispondenti vetture tradizionali.

La seconda questione attiene ai costi d'esercizio. Oggi l'auto elettrica è già vincente su questo terreno. Occorre che continui ad esserlo anche in futuro e quindi bisogna vigilare soprattutto sulla politica fiscale. Venendo alla terza questione la possibilità effettiva di impiego dell'auto elettrica dipende dalla disponibilità di infrastrutture di ricarica e dal tipo di impiego che ogni singolo automobilista fa dell'auto o delle auto che possiede. La questione delle infrastrutture di ricarica va affrontata e risolta con un forte impegno pubblico. La politica ha imposto l'auto elettrica in vista di un vantaggio collettivo e la politica deve mettere a disposizione risorse pubbliche derivanti dalla fiscalità generale per accelerare la costruzione di una rete di ricarica in grado, non solo di consentire ma anche di accelerare la transizione all'elettrico. Vi sono attualmente alcuni emendamenti alla legge di bilancio che prevedono interventi per aumentare la disponibilità di punti di ricarica elettrica. Speriamo che passino, ma soprattutto è essenziale che la questione delle infrastrutture sia un aspetto centrale del piano di transizione all'elettrico che ci attendiamo da chi governa.

La quarta questione riguarda il quadro normativo che deve consentire e incentivare la transizione ecologica, ad esempio, nelle regole per la gestione dei condomini, nelle nuove costruzioni, ecc. C'è poi il problema della corretta informazione agli utenti potenziali. Ci sono molte persone che non sanno che potrebbero già oggi utilizzare un'auto elettrica senza problemi e ci sono molte persone che possiedono più auto e che non sanno che almeno una delle loro auto potrebbe essere elettrica. Occorre che qualcuno le informi e per farlo sarebbe necessario uno studio sistematico, autorevole ed indipendente della realtà italiana che dovrebbe essere alla base di iniziative di informazione, ma servirebbe anche per le campagne di vendita degli operatori del settore e per creare consulenti indipendenti per la transizione all'elettrico a disposizione delle persone, delle famiglie e delle imprese. E ancora vi è la questione del finanziamento del piano. Se i vantaggi della transizione sono collettivi, il finanziamento deve avvenire con risorse derivanti dalla fiscalità generale. Tentativi di imporre oneri impropri e penalizzazioni a particolari categorie di automobilisti sono molto pericolosi, come la vicenda dei gilet gialli in Francia insegna. E poi

bisogna prevedere compensazioni per l'impatto negativo che la transizione comporterà sull'occupazione. E naturalmente occorrerà che il nuovo fabbisogno di energia elettrica provenga da fonti rinnovabili altrimenti si perderanno i vantaggi della transizione e si vanificherà l'enorme sforzo richiesto per compierla .

Il fatto che si incominci ad intravedere l'inizio della transizione sull'elettrico non risolve però certamente i problemi di oggi per quanto riguarda la sicurezza e le emissioni di un parco circolante come quello italiano che solo per le autovetture è di quasi 40 milioni di unità e che è tra i più vecchi d'Europa. E' del tutto evidente che con le ingenti risorse di cui il paese dispone in questa fase è assolutamente necessario prevedere che per tutti coloro che oggi o nei prossimi anni non possono passare all'elettrico vi sia un piano di rottamazione permanente che consenta di sostituire le auto più vecchie, più inquinanti e meno sicure con una nuova auto euro 6d.

Mettere a punto un piano organico e permanente di transizione all'elettrico e di rottamazione delle auto più vecchie ed inquinanti può sembrare particolarmente ambizioso, ma, se non siamo ambiziosi oggi che disponiamo di grandi risorse e che, per una fortunata congiuntura, abbiamo alla guida del paese una personalità di grande competenza ed autorevolezza, quando mai potremo essere ambiziosi? Questo è il momento dei grandi progetti. Ce ne vuole uno anche per la mobilità. Lo vuole la politica, lo vuole la gente, le risorse ci sono e quindi si proceda.

Per concludere questa conferenza stampa dobbiamo formulare la nostra previsione per le immatricolazioni nel 2022 il compito quest'anno è più difficile del solito per molte ragioni la prima è la pandemia che molti si illudevano di poter presto archiviare, ma che, invece, è tutt'altro che sconfitta. Il nostro paese è di certo all'avanguardia nel combattere il virus, ma un impatto negativo sull'economia e quindi anche sul mercato dell'auto ci sarà anche nel 2022. Un altro elemento importante è il calo degli spostamenti feriali e festivi che risulta anche dalla rilevazione dell'Isfort, calo che è stato particolarmente forte nel 2020, ma che ha interessato anche il 2021 e con ogni probabilità interesserà anche il 2022. Il minor impiego dell'auto che resta comunque il mezzo di trasporto di gran lunga preferito dagli italiani non accelera certo in questo momento la decisione di comprare un'auto nuova anche perché pur con un recupero abbastanza soddisfacente del Pil sono molti gli italiani che hanno oggi priorità molto più forti del cambio dell'auto o dell'acquisto di una nuova auto come prima macchina o in aggiunta a quella o a quelle che già possiedono.

Vi è poi un notevole disorientamento dei consumatori sul tipo di auto da scegliere. Molti automobilisti non si sentono ancora di passare all'elettrico, e molti sono ancora effettivamente nell'impossibilità di farlo, ma hanno notevoli remore ad acquistare un'auto tradizionale per il timore che venga rapidamente messa "fuori corso" dalla concorrenza dell'auto elettrica con conseguenze pesanti per il suo valore nel mercato dell'usato. Al "disorientamento" dei consumatori si aggiunge il "turbamento" dei concessionari per l'annunciato proposito di molte case auto di introdurre radicali innovazioni nella distribuzione delle auto superando il sistema basato sulle concessionarie. Su questo scenario tutt'altro che sereno si è abbattuta la tempesta della carenza di forniture di microchip che ha aggiunto ai problemi della domanda anche i problemi di produzione. Tutto ciò premesso ed ipotizzando che per la crisi dei microchip si cominci a vedere qualche luce nella seconda metà del 2022 e ipotizzando anche che cominci a prendere corpo un piano organico di transizione all'elettrico e per la sostituzione accelerata del parco circolante più vecchio si può prevedere per il 2022 un valore di immatricolazioni di 1.500.000 unità. Ancora una volta un pessimo risultato che si aggiunge a quello degli ultimi due anni e al fatto che comunque anche prima della pandemia il mercato italiano dell'auto non aveva ancora pienamente superato la crisi iniziata nel 2008 e in particolare non aveva ancora raggiunto volumi in grado di assicurare la normale sostituzione del parco circolante.

Bologna, 15 dicembre 2021

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