

Conferenza stampa

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

Milano, 26 gennaio 2023

Intervento di Gian Primo Quagliano, Presidente del Centro Studi Promotor

Come sempre nelle nostre Conferenze Stampa partiamo da qualche considerazione sul quadro economico.

C'è un grafico molto interessante che abbiamo costruito su dati ufficiali della Banca d'Italia e che rappresenta l'andamento del PIL in Italia dal 1861 ad oggi. E' un grafico che abbiamo già presentato in altre nostre conferenze stampa, ma che merita di essere ripreso e analizzato con gli ultimi aggiornamenti. Come si vede, la tendenza secolare del nostro PIL è positiva con incrementi contenuti fino all'inizio della prima guerra mondiale e crescenti in misura sempre più evidente a partire dal secondo dopoguerra. La tendenza alla crescita è molto evidente nel grafico, ma, come accade nelle economie moderne, la crescita non è lineare ma è data dal susseguirsi di cicli in cui ad una fase di crescita fa seguito una recessione a cui segue una ripresa che prosegue anche dopo aver superato il livello massimo precedente e dà vita ad un nuovo ciclo. Dal 1861 al 2008 di questi cicli se ne sono succeduti sette. I due più lunghi sono quelli coincidenti con le due guerre mondiali e cioè quelli iniziati con le recessioni del 1914 e del 1940. Entrambi questi cicli sono durati dieci anni, ma la crisi più aspra è stata certamente quella della seconda guerra mondiale che ha visto un calo massimo del PIL del 42,93% contro un calo massimo del 9,5% nella recessione della prima guerra mondiale. Le ragioni della maggiore gravità della crisi innescata dalla seconda guerra mondiale stanno nel fatto che la prima guerra mondiale è stata combattuta essenzialmente al fronte mentre nella seconda guerra mondiale tutto il paese è stato coinvolto con gravi danni al patrimonio immobiliare e all'apparato produttivo. L'ottava crisi economica dall'unità d'Italia, quella iniziata nel 2008 non è la più grave

per entità del calo del PIL ma è sicuramente la più lunga. Dura infatti già da 15 anni comprendendo anche il 2022, in cui il PIL è stato inferiore a quello del 2008 del 3,8% secondo la stima più recente e non si vede quando potrà ritornare al livello del 2007 per iniziare una nuova fase di crescita che confermi la tendenza secolare positiva dell'economia italiana.

La recessione iniziata nel 2008 era naturalmente ancora in atto nel 2019 quando il PIL italiano accusava ancora un calo rispetto al 2008 che, come abbiamo appena detto, era del 3,8%, mentre tutti i paesi dell'Europa Occidentale avevano ottenuto significativi incrementi rispetto al 2008: dal 7,5% della Spagna al 15,5% della Germania. Questa situazione ha indotto molti a parlare di un declino dell'Italia nell'ambito dell'UE e del Mondo: purtroppo i numeri dicono che il declino c'è stato. Se confrontiamo il PIL pro capite dell'Italia con quello dell'UE vediamo che il PIL pro capite del nostro paese nel 2001 era superiore del 18,8% a quello dell'UE mentre nel 2019, alla vigilia della pandemia, il PIL pro capite italiano era inferiore a quello dell'UE del 5,1%. Si può parlare di un declino dell'Italia iniziato nel 2001, che è l'anno che ha preceduto la nostra entrata nel sistema dell'euro.

Le cause del declino italiano sono state naturalmente oggetto di studio per molti autori e sono sia interne che esterne. Il sistema italiano è afflitto da un eccessivo frazionamento dei poteri decisionali pubblici dovuti alla presenza di troppi livelli istituzionali, da troppi controlli spesso inefficaci e da un numero notevole di autorizzazioni preventive che alimentano una burocrazia necessariamente lenta e inefficiente e poi ancora pesa sullo sviluppo economico italiano una giustizia lentissima e non sempre affidabile. Grava sull'efficienza del nostro sistema anche una preoccupante presenza di malavita organizzata, una eccessiva concentrazione della ricchezza che genera oltre che grandi patrimoni anche grandi sacche di miseria. E l'elenco non finisce certo qui. A queste cause, tutte interne, si sono aggiunti i vincoli dell'Unione Europea che hanno avuto troppo spesso, e in particolare durante la crisi economica iniziata nel 2008, effetti paralizzanti, impedendo di adottare politiche anticongiunturali efficaci. La stessa UE se n'è certamente accorta tanto che, con l'avvento della pandemia, ha stanziato fondi veramente importanti per contribuire a superare il ritardo del nostro paese rispetto al contesto europeo.

Nel pieno del declino italiano si è inserita la crisi innescata dalla pandemia che si è fortemente aggravata per la guerra in Ucraina e che ha riportato alla ribalta l'inflazione mettendo in luce la

fragilità del nostro paese anche per gli approvvigionamenti di prodotti energetici.

Qual è stato l'impatto di questa nuova situazione sull'economia e sul PIL, che ne è il principale indicatore economico?

Un primo aspetto importante è il verificarsi di una situazione nuova, rispetto alla crisi dei mutui sub prime, aspetto costituito dal fatto che nei tre anni della crisi della pandemia l'andamento del PIL italiano non si è molto discostato da quello degli altri paesi dell'Unione. In particolare nel 2020 l'Italia ha accusato un calo del PIL sul 2019 del 9% ma nel 2021 vi è stato un rimbalzo del 6,7% seguito da una crescita del 3,9% nel 2022 che ha permesso di riportare il nostro PIL al di sopra del livello del 2019 dello 0,9%. A ciò si aggiunge che secondo le previsioni dell'Istat il PIL italiano dovrebbe essere in crescita anche nel 2023 seppur con un tasso contenuto (0,4%) e ciò mentre per l'anno che viene si annunciano anche altri fattori abbastanza positivi.

Il tasso di disoccupazione, che nel corso del 2022 ha avuto un andamento abbastanza favorevole, dovrebbe mantenersi anche nel 2023 su valori abbastanza contenuti. Sempre secondo l'Istat, anche i prezzi, che nel corso del 2022 hanno subito una vera e propria fiammata, per effetto essenzialmente dei rincari dei beni energetici, dovrebbero subire un certo ridimensionamento. In sintesi contrariamente a quanto era successo nella crisi dei mutui sub prime che aveva visto l'Italia molto più penalizzata degli altri paesi sia per il calo del PIL che per quello delle immatricolazioni, nella crisi da pandemia il nostro paese ha avuto un andamento abbastanza allineato con quello degli altri stati e le prospettive e economiche per il 2023 paiono essere moderatamente positive. La situazione appena descritta ci aiuta a formulare una previsione per il mercato dell'auto nel 2023 che è uno degli obiettivi di questa conferenza stampa e aiuta anche a mettere a punto qualche suggerimento sulla politica da adottare per superare i gravi problemi del mercato dell'auto.

Prima di parlare del 2023, vorremo però dare alcune informazioni per rispondere a coloro che ritengono che stia maturando una crescente disaffezione dell'automobile. La prima considerazione riguarda il parco circolante che nel 2022 ha superato quota 40.000.000 dopo una crescita che si è interrotta soltanto nel periodo più nero della crisi dei mutui sub prime, cioè nel 2012 e nel 2013 quando con immatricolazioni scese a livelli infimi si ebbero solo modestissimi fenomeni di demotorizzazione, cioè di riduzione del parco circolante, che ha ripreso poi la sua

dinamica e che è oggi tra i più importanti d'Europa. Il tasso di motorizzazione del nostro paese, cioè il rapporto tra abitanti e auto circolanti, è tra i più alti del Mondo. In Italia nel 2021 vi erano infatti 62,2 auto per ogni 100 abitanti contro le 58,4 della Germania, le 57,3 della Francia, le 54,6 del Regno Unito, le 53,5 della Spagna e le 56,7 dell'Unione Europea nel suo complesso. Questa forte diffusione dell'automobile non dipende da una particolare affezione degli italiani per le quattroruote, affezione che pure esiste, ma deriva da particolari caratteristiche del nostro paese che vanno da una conformazione del territorio che è prevalentemente di montagna a una forte dispersione della popolazione sul territorio e a una moltitudine di centri abitati e di case sparse che rende difficilissimo per il trasporto pubblico raggiungere tutti i potenziali utenti. Oltre a ciò va anche detto che la qualità del trasporto pubblico italiano spesso non è tale da indurre a preferirlo a mezzi di trasporto privati. Ne consegue che per molti automobilisti il mezzo pubblico non è utilizzabile e per moltissimi altri non è utilizzato perché giudicato scomodo, costoso e inefficiente.

Vi è anche un aspetto particolare che è venuto in luce in questa pandemia ed è il fatto che la ritrosia o l'impossibilità di valersi di servizi di trasporto pubblico ha indotto molte persone che non potevano permettersi di sostituire le loro auto ormai da tempo in età da rottamazione a continuare ad usarlo con conseguenze pesanti anche per le emissioni nell'ambiente e per la sicurezza. Le conseguenze di questa situazione sono state l'aumento dell'età media delle auto circolanti, che nel 2007 era di 7 anni e 6 mesi ed è salita nel 2021 a 12 anni e 2 mesi contro i 10 anni e 5 mesi della Francia, i 10 anni ed un mese della Germania e i 10 anni del Regno Unito. Le conseguenze di queste situazioni sono molto gravi per l'inquinamento perché le auto più sono vecchie e più inquinano e, come dimostrano le statistiche, anche per la sicurezza della circolazione. Nel 2021 in Italia per ogni milione di abitanti vi sono stati 49 morti per incidente stradale contro i 45 della Francia, i 32 della Spagna, i 31 della Germania e i 24 del Regno Unito. Prima di giungere alle conclusioni sul rapporto tra gli italiani e l'automobile vi sono ancora due considerazioni da fare. La prima riguarda il gradimento degli italiani per i mezzi di trasporto: dall'ultima rilevazione di Isfort emerge che l'auto raggiunge sempre l'indice di soddisfazione più elevato mentre i mezzi di trasporto meno graditi sono gli autobus urbani e i tram. Per rispondere ancora una volta a chi continua a dire che i giovani preferiscono il tablet all'automobile ci sono i

dati delle patenti di guida attive nel paese che erano 36 milioni nel 2010 e sono state 38 milioni nel 2021.

Sulla base del quadro che abbiamo tracciato vi sono oggi in Italia tre emergenze da affrontare: la prima è la crisi del settore, la seconda è l'anzianità del parco e la terza è la transizione energetica.

Nel 2022 sono state immatricolate in Italia 1.316.702 autovetture, un livello pari a quello del 1978. Secondo il CSP nel 2023 le immatricolazioni non andranno oltre 1.500.000, con un calo del 21,7% rispetto al livello ante pandemia (2019). Siamo ovunque di fronte ad una vera e propria emergenza dovuta anche al fatto che gli incentivi per l'acquisto di auto elettriche o con emissioni di CO2 molto contenute previsti nello scorso anno sono rimasti in gran parte non utilizzati in quanto non rispondenti alle esigenze del pubblico.

Questa emergenza è decisamente preoccupante perché riguarda un comparto che con il suo indotto vale il 12% del PIL italiano. E a ciò si aggiunge che sul mondo dell'auto oltre all'emergenza mercato incombono altre due emergenze. La prima deriva dalla mancata sostituzione delle auto più vecchie che negli ultimi anni ha fatto salire l'età media del parco circolante italiano a 12 anni e 2 mesi, con quello che ne consegue in termini di emissioni inquinanti e nocive e con la tutt'altro che trascurabile circostanza che nel 2021 sulle nostre strade sono morte 49 persone per ogni milione di abitanti. All'emergenza crisi di mercato si somma quindi un'emergenza sicurezza stradale. Mentre la terza emergenza è quella della transizione energetica.

Queste tre emergenze possono essere affrontate con un'efficace politica di incentivi. Innanzitutto bisogna prendere atto che il ringiovanimento del parco circolante non può aspettare i tempi della transizione energetica. E' dunque essenziale prevedere incentivi anche per ottenere subito risultati importanti rottamando le auto più vecchie e sostituendole con autovetture tradizionali con emissioni di CO2 contenute.

Come è noto, per quest'ultimo tipo di auto sono in vigore incentivi prenotabili dal 10 gennaio, ma i fondi si stanno rapidamente esaurendo e occorre dunque non solo un rifinanziamento ma anche aumentare l'entità dell'incentivo che attualmente è di 2.000 euro, una cifra non sufficiente per far maturare la decisione di acquisto di una nuova auto e che quindi in concreto si riduce a un premio per chi ha già deciso di acquistare o per il venditore se non concede lo

sconto d'uso, che normalmente si aggira attorno all'8% e che, come è stato fatto in precedenti campagne di rottamazione dovrebbe essere riconosciuto obbligatoriamente dal venditore a chi acquista con incentivo.

Venendo alla terza emergenza, per favorire la transizione energetica sono in vigore incentivi per l'acquisto di auto a zero o a basse emissioni di CO₂, ma lo stanziamento, come è successo l'anno scorso, rischia di rimanere in gran parte inutilizzato per i vincoli che riguardano il tipo di soggetti che possono usufruirne e per il tipo di auto acquistabile con l'incentivo. Per rendere efficaci questi incentivi occorre dunque che questi vincoli vengano eliminati e che si preveda che l'incentivo possa essere richiesto da qualsiasi soggetto e per qualsiasi auto a basso impatto.

In sintesi secondo il Centro Studi Promotor per sostenere il mercato dell'auto e favorire la rottamazione delle vetture più vecchie e pericolose e per procedere verso la transizione ecologica è essenziale che il Governo adotti nuovi incentivi, dato che quelli prenotabili dal 10 gennaio non sono efficaci, come d'altra parte non sono stati efficaci quelli adottati nel 2022 e presi a modello per varare gli incentivi attualmente in vigore.

Milano, 26 gennaio 2023

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