

Gli incentivi non mettono in moto l'automobile

di Andrea Giuricin

Il rallentamento economico e la crisi finanziaria hanno avuto un forte impatto su uno dei settori più importanti e globalizzati dell'economia, quale è l'automotive.

La sola Europa esporta veicoli per circa 120 miliardi di euro l'anno e l'introduzione di aiuti di Stato a livello americano o a livello europeo potrebbe di fatto innescare una pericolosa spirale protezionista, proprio nel momento in cui in cui si aprono nuovi mercati, quali quello cinese o quello indiano

Questa visione politica sembra dunque rispondere alle esigenze di breve periodo, ma potrebbe rivelarsi una visione totalmente cieca già nel medio periodo.

La crisi sembra ormai attanagliare sia i produttori europei che quelli americani, mentre i dati di ottobre mostrano una difficoltà notevole per il mercato delle automobili nuove in tutta Europa. In particolare il mercato è sceso del 15,5 per cento rispetto all'anno precedente e tutti i paesi dell'Unione Europea a 15, ad eccezione dell'Austria, hanno evidenziato un dato di diminuzione per le nuove immatricolazioni; nel complesso ad ottobre 2008 sono state vendute 1 milione di auto contro 1,187 dell'anno precedente.

Andando ad analizzare i dati relativi ai primi dieci mesi del 2008, la crisi è presente anche se meno forte; il mercato europeo nel complesso ha visto una diminuzione del 5,4 per cento delle immatricolazioni, passando da 13,6 milioni a 12,9 milioni di auto immatricolate.

I nuovi paesi dell'Unione Europea, nei primi dieci mesi dell'anno hanno visto crescere le automobili vendute di circa 25 mila unità arrivando quasi a 1 milione di vendite.

Un settore importante per l'economia

I dati Eurostat evidenziano in Europa circa 18 mila imprese legate al settore della produzione di automotive. Il turnover è di circa 700 miliardi di euro, mentre il valore aggiunto raggiunge i 134 miliardi di euro.

Nel complesso sono impiegati in questo particolare settore circa 2,3 milioni di occupati.

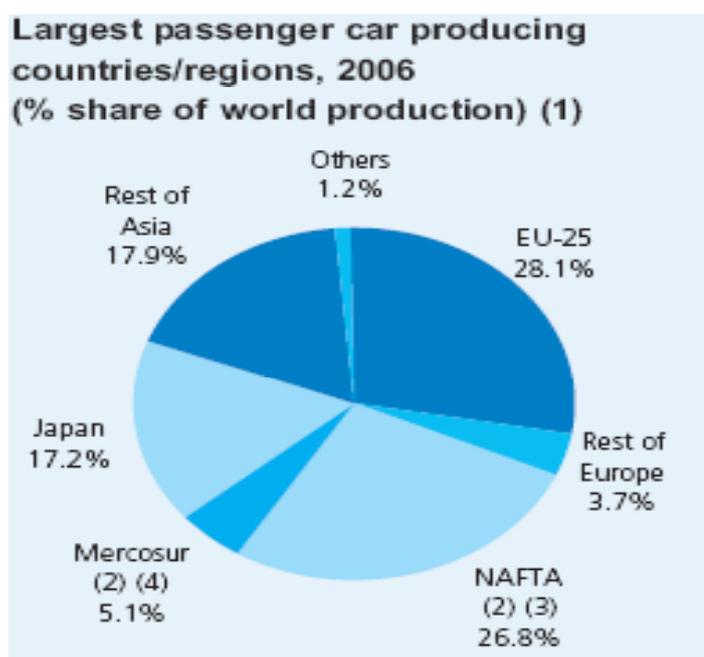
La produttività del lavoro è relativamente elevata raggiungendo quasi i 60 mila euro per dipendente, mentre il costo del personale è di circa 45 mila euro per occupato.

Andrea Giuricin è assistente per i corsi di Politica economica pubblica e Finanza pubblica presso l'Università di Milano – Bicocca. È inoltre Fellow dell'Istituto Bruno Leoni.

Il settore è essenziale per la bilancia commerciale europea. Nel complesso circa l'11 per cento dell'export di prodotti industriali è dovuto a questo particolare settore di produzione di veicoli, esportando i produttori europei per circa 120 miliardi di euro l'anno. Le importazioni sono invece di circa 55 miliardi di euro l'anno e la bilancia commerciale europea è positiva per più di 65 miliardi di euro.

Il seguente grafico rappresenta le "regioni" mondiali di produzione di automobili nel 2006.

FIGURA 1



Fonte: Eurostat

L'Europa nel 2006 è stata la prima zona economica mondiale per produzione di automobili, avendo una quota di quasi il 29 per cento. Seconda regione sono la zona NAFTA con poco meno del 27 per cento. Queste due zone insieme al resto d'Europa coprono il 60 per cento della produzione di automobili a livello globale. Questa quota tenderà a diminuire nel prossimo decennio grazie alla crescita produttiva dei mercati asiatici, in particolare Cina ed India.

L'Italia nella produzione automobilistica conta un certo ritardo rispetto ad altri paesi europei; infatti solamente poco più del 5 per cento del valore aggiunto del settore a livello europeo è creato in Italia, per un valore di circa 7 miliardi di euro. Questa cifra è molto inferiore a quella raggiunta in Germania, 61 miliardi di euro, Francia, 19 miliardi di euro, Gran Bretagna, 13 miliardi di euro e Spagna, 9 miliardi di euro.

Lo stesso turnover italiano è inferiore a quello che si ha nei paesi appena elencati. Il valore italiano raggiunge i 50 miliardi di euro, pari ad un sesto di quello della Germania che sfiora i 300 miliardi di euro.

Il costo del personale italiano nella produzione di veicoli è molto inferiore a quello tedesco, avendo un valore di 36 mila euro per dipendente contro i 62 mila euro di un

dipendente tedesco; tuttavia anche la produttività è nettamente inferiore essendo in Italia di circa 43 mila euro per dipendente contro i 70 mila euro di un occupato tedesco.

Nel complesso in Italia lavorano circa 167 mila persone direttamente nella produzione di autoveicoli contro 874 mila occupati in Germania, la quale impiega quasi il 40 per cento di tutti gli occupati europei nel settore. La Francia ed il Regno Unito hanno anch'essi più occupati dell'Italia, avendo rispettivamente 279 e 204 mila dipendenti occupati direttamente nel settore automotive.

Il settore della produzione di veicoli è dunque molto importante per l'Unione Europea e risulta evidente che la Germania è il paese più esposto ad una diminuzione delle immatricolazioni e al rallentamento economico.

Questo settore non è fatto solo di produttori di veicoli, ma anche di prodotti complementari e di servizi per chi utilizza questi autoveicoli; infatti l'industria automobilistica con l'indotto conta 12,6 milioni di impiegati.

L'indotto

Il settore automotive ha un indotto molto importante per quanto riguarda la manutenzione, la vendita e la riparazione dei veicoli; esso conta in Europa più di 780 mila imprese. Il fatturato è di circa 1200 miliardi di euro, mentre il valore aggiunto raggiunge i 150 miliardi di Euro.

Nel complesso in questo importante settore economico, secondo dati Eurostat, sono impiegate più di 4 milioni di persone.

L'Italia è un importante centro di vendite, riparazione manutenzione di veicoli tanto che sono presenti circa 150 mila aziende legate a questo settore. Nel complesso il fatturato delle imprese italiane è pari a circa 150 miliardi di euro; questo valore è equivalente a quasi il 13 per cento di tutta l'Unione Europea a 27 paesi.

Il valore aggiunto raggiunge i 14 miliardi euro, inferiore solo alla Germania (36 miliardi, Regno Unito 34 miliardi e Francia 17 miliardi di euro).

Sono impiegate nel settore circa 470 mila persone, inferiori solo a Germania e Regno Unito, dove trovano lavoro rispettivamente 670 e 610 mila persone. Il costo medio del personale italiano è in linea con quello europeo a 27, sfiorando i 25 mila euro per dipendente ed anche gli investimenti effettuati per dipendente sono allo stesso livello europeo, raggiungendo i 5 mila euro.

Gli aiuti di Stato danneggiano la concorrenza

La Germania e gli Stati Uniti, paesi nei quali la crisi del settore automobilistico ha i maggiori impatti sono stati i primi paesi nei quali si è chiesta l'introduzione di aiuti di Stato per favorire l'industria nazionale. Se i principali produttori si trovano in difficoltà è dovuto alla mancanza di competitività degli stessi, magari anche a causa di motivazioni non strettamente legate alla produzione, come nel caso dei grandi produttori americani con i fondi pensione. Il caso della General Motors è esemplare; il grande gruppo di Detroit possiede un fondo pensione che serve ad erogare le pensioni ai dipendenti del gruppo. La gestione non troppo avveduta di tale fondo ha fatto sì che questo provocasse perdite per 7 miliardi di dollari l'anno negli ultimi 14 anni; la competitività del gruppo è dunque messa in discussione non solo per una produzione di autoveicoli che non

rispondono pienamente alle esigenze dei consumatori, ma anche per delle motivazioni di carattere finanziario.

La competizione tra i diversi produttori porta ad avere dei vincenti e dei perdenti; gli stessi dati resi disponibili dall'ACEA, associazione che raggruppa i maggiori costruttori europei, mostrano che ogni gruppo ha saputo reagire diversamente alla diminuzione della domanda.

La seguente tabella evidenzia i dati per i primi 10 mesi del 2008 raffrontati con quelli dell'anno precedente per i diversi gruppi nel mercato dell'Unione Europea più Svizzera, Norvegia e Islanda.

TABELLA 1**Il mercato dell'auto in Europa**

Gruppo Automobilistico	Anno 2008	Anno 2007	Var. 08/07
	Gennaio - Ottobre		
Volkswagen	2 599 805	2 681 972	-3.1%
PSA	1 629 957	1 756 192	-7.2%
Ford	1 262 668	1 338 492	-5.7%
General Motors	1 234 159	1 395 870	-11.6%
Renault	1 124 193	1 168 031	-3.8%
FIAT	1 032 594	1 066 341	-3.2%
BMW	714 003	706 469	1.1%
Toyota	686 328	796 324	-13.8%
Daimler	686 219	712 265	-3.7%
Altri Gruppi	1 882 461	1 957 038	-3.8%
Mercato	12 852 387	13 578 994	-5.4%

Dati: Auto nuove registrate

Fonte: Elaborazione dati Acea

Il mercato ha registrato una diminuzione delle auto immatricolate, ma ad esempio BMW è riuscita ad aumentare le vendite. Spicca la grave crisi del gruppo General Motors che ha registrato una diminuzione del 11,6 per cento rispetto all'anno precedente.

La crisi di fatto aiuta a scremare il mercato degli operatori più inefficienti ed è quanto sta accadendo ad esempio anche nel settore aereo (ad eccezione del caso Alitalia).

Sarebbe meglio invece adottare una visione di lungo periodo e pensare come attrarre i migliori produttori sul proprio territorio, come sono stati capaci di fare alcuni Stati del Sud degli Stati Uniti o molti paesi dell'Est Europa.

Non è possibile incrementare la tassazione sull'acquisto di autoveicoli e successivamente pensare di aiutare le imprese nazionali.

Sul mercato europeo e anche sul mercato americano è importante che si vendano autoveicoli, indipendentemente che questi produttori siano giapponesi, coreani, cinesi, americani od europei.

IBL Focus

CHI SIAMO

L'Istituto Bruno Leoni (IBL), intitolato al grande giurista e filosofo torinese, nasce con l'ambizione di stimolare il dibattito pubblico, in Italia, promuovendo in modo puntuale e rigoroso un punto di vista autenticamente liberale. L'IBL intende studiare, promuovere e diffondere gli ideali del mercato, della proprietà privata, e della libertà di scambio. Attraverso la pubblicazione di libri (sia di taglio accademico, sia divulgativi), l'organizzazione di convegni, la diffusione di articoli sulla stampa nazionale e internazionale, l'elaborazione di brevi studi e briefing papers, l'IBL mira ad orientare il processo decisionale, ad informare al meglio la pubblica opinione, a crescere una nuova generazione di intellettuali e studiosi sensibili alle ragioni della libertà.

COSA VOGLIAMO

La nostra filosofia è conosciuta sotto molte etichette: "liberale", "liberista", "individualista", "libertaria". I nomi non contano. Ciò che importa è che a orientare la nostra azione è la fedeltà a quello che Lord Acton ha definito "il fine politico supremo": la libertà individuale. In un'epoca nella quale i nemici della libertà sembrano acquistare nuovo vigore, l'IBL vuole promuovere le ragioni della libertà attraverso studi e ricerche puntuali e rigorosi, ma al contempo scevri da ogni tecnicismo.

caci e uno spreco di denaro pubblico.