

Viziare è meglio che vietare

Raiffeisen Economic Research

economic-research@raiffeisen.ch

Tel. +41 (0)44 226 74 41



Quando sono assieme, la cancelliera federale tedesca Angela Merkel e il CEO di Volkswagen Herbert Diess danno l'impressione di essere amiconi di vecchia data. Nelle foto più recenti i due sembrano proprio una coppia felice e armoniosa. All'inizio del mese la signora Merkel è stata ospite di VW in occasione dell'inizio della produzione del modello elettrico ID.3 nell'impianto di Zwickau. E le parole della cancelliera sono state eloquenti: «Sulla strada verso un nuovo futuro del settore automobilistico, il governo federale tedesco è pronto a compiere grandi sforzi. Per noi è importante che il maggior numero di persone per le quali un'auto è uno strumento irrinunciabile e anche una parte della propria libertà individuale possa permettersi quanto prima un veicolo elettrico e che, al pari del Maggiolino prima e della Golf poi, l'auto elettrica possa affermarsi nel vero senso della parola come auto del popolo (Volks-Wagen)». Ah, ecco come stanno le cose.

È il governo tedesco in prima persona, e non l'industria stessa, ad aprire la strada verso un nuovo futuro della mobilità su quattro ruote. Dobbiamo quindi cogliere l'antifona e dedurre che l'industria automobilistica non avrebbe intrapreso questa strada di propria spontanea volontà? Bisogna inoltre aggiungere che l'auto, notoriamente da sempre il cocco dell'economia tedesca, rappresenta per la cancelliera una vera e propria vacca sacra intoccabile, in quanto in fondo si tratta di una parte essenziale della libertà individuale e dello stile di vita delle persone in Germania. Attraverso dichiarazioni di questo tenore, la mobilità individuale motorizzata viene assunta a diritto fondamentale. Del resto, in Germania è quasi impossibile evocare il Maggiolino senza commuoversi, e la Golf è il campione del mondo di tutte le auto in termini di unità vendute. Veri e propri monumenti della storia industriale tedesca, si potrebbe dire. E in quanto tali non possono essere abbattuti. In Germania nessun altro settore industriale viene altrettanto curato e coccolato, anche perché da esso dipendono milioni di posti di lavoro. Anche lo scandalo del cosiddetto Dieselgate non ha mutato sostanzialmente le carte in tavola. Infatti, una volta che la propria reputazione è rovinata si vive notoriamente con maggiore leggerezza. Per sua fortuna, l'industria automobilistica tedesca è semplicemente «too big to fail». E, proprio nella consapevolezza di questo punto di forza, oggi i volti sono tornati a essere raggianti come un tempo.

Un settore di piccole dimensioni e privo di un peso specifico significativo a livello economico non sarebbe sopravvissuto a una frode del genere ai danni delle proprie istanze di vigilanza e soprattutto dei propri clienti.

Il primo vertice sul diesel si è tenuto ormai oltre due anni fa, e i gruppi automobilistici tedeschi ne sono usciti più o meno indenni nonostante la palese esistenza di un cartello e una frode evidente. Tutto questo è stato possibile grazie all'istinto di potere della Merkel teso a evitare che i suoi avversari politici potessero capitalizzare in qualche modo sul vertice, in quanto lo stesso non è sfociato in niente di concreto se non in un trattamento dei colpevoli con guanti di velluto. Così la montagna ha partorito il topolino, e il tema dell'aggiornamento hardware delle autovetture manipolate è stato sapientemente accantonato. E, affinché la SPD e il suo capo Martin Schulz non sfruttassero l'occasione a proprio vantaggio, allo stesso tempo la Merkel aveva espresso un giudizio chiaramente contrario al motore a combustione. Retorica da vera e propria campagna elettorale, visto che due settimane dopo abbiamo sentito la cancelliera affermare che il diesel ci sarebbe stato ancora per molti, moltissimi anni, esattamente come il motore a combustione interna. Nel frattempo la Merkel era giunta probabilmente alla conclusione che i potenziali elettori sono anche automobilisti e in questo senso non voleva instillare una sensazione di incertezza, visto che i tedeschi non amano particolarmente i cambiamenti. Inoltre il capo della CSU bavarese Seehofer aveva messo bene in chiaro che il suo partito avrebbe sostenuto il governo soltanto a fronte di una riconferma incondizionata del motore a combustione interna. I motivi di una simile affermazione sono evidenti: la Baviera è un feudo delle case automobilistiche tedesche a Monaco, Landshut, Dingolfing o Regensburg (BMW) così come a Ingolstadt (Audi). L'intreccio inestricabile tra politica e industria automobilistica in Germania è stato sempre un segreto di Pulcinella, ma da quando la cancelliera di stato della Bassa Sassonia ha pubblicato il manoscritto di un discorso controverso (ma evidentemente non ritenuto tale) di Stephan Weil, presidente del Land, a chiunque in Germania è divenuto chiaro quanto strette siano le spire di questo abbraccio. Ovviamente Stephan Weil siede anche nel Consiglio di vigilanza di VW. Ma proprio tale organo non dovrebbe controllare l'operato di un'azienda invece che ottenere il beneplacito a favore delle proprie istanze in un discorso governativo? Oppure mi sfugge qualcosa?

Intreccio inestricabile

Un nuovo carburante: i soldi dei contribuenti

Nel frattempo anche noi sappiamo che la simbiosi tra politica e settore automobilistico prosegue, e ne conosciamo anche le modalità: con i soldi dei contribuenti. Per pura convenienza politica non si vuole infatti obbligare i cittadini a rinunciare ai pesanti veicoli con trazione a combustibili fossili, per non parlare dell'obbligo di sollevare il piede dall'acceleratore sulle autostrade - in Germania anche i limiti di velocità restano infatti notoriamente un tabù. Si preferisce quindi puntare su incentivi a nove zeri. Proprio pochi giorni fa il Gabinetto federale ha

Viziare è meglio che vietare

Raiffeisen Economic Research
economic-research@raiffeisen.ch
Tel. +41 (0)44 226 74 41

varato un'incentivazione statale ancora più spinta per la mobilità elettrica. Il premio di acquisto per i veicoli elettrici fino a un prezzo di listino netto di 40 000 euro sarà infatti incrementato da 4000 e 6000 euro. Anche i veicoli con un prezzo di acquisto fino a 65 000 euro saranno sovvenzionati dal denaro dei contribuenti - segnatamente fino a 5000 euro. L'industria automobilistica sarebbe stata ovviamente lieta di concedere premi di acquisto anche per veicoli elettrici più costosi, ma su questo versante la cancelliera non si è fatta convincere. Tesla & co. hanno comunque di che rallegrarsi: da un giorno all'altro si ritrovano infatti in mano un programma di incentivi alle vendite praticamente già confezionato. La metà del premio sarà effettivamente a carico dell'industria automobilistica stessa. Meglio che niente, verrebbe da dire, ma l'economia di mercato funziona in modo diverso. La politica può ovviamente trovare una giustificazione a questa empia alleanza nel fatto che gli obiettivi climatici dettati dall'Unione europea possono essere rispettati soltanto con l'ineluttabile coinvolgimento del settore automobilistico. Peccato soltanto che i tedeschi preferiscano guidare pesanti fuoristrada con potenti motori a combustione piuttosto che piccoli veicoli elettrici. E che i motori diesel godano ancora di grande popolarità.

La prossima edizione di questa pubblicazione uscirà il 4 dicembre 2019.

Paura del bonus-malus

Abbiamo quindi un sistema di bonus, che oltre ai premi di acquisto prevede anche l'incentivazione dei punti di ricarica. Attualmente in Germania ce ne sono 21 000, ma entro due anni il loro numero è destinato a salire a 50 000. E 15 000 di questi dovranno essere creati autonomamente dall'industria automobilistica attorno alle proprie sedi. I dirigenti tedeschi non vogliono invece sentir parlare di «malus». Sebbene la domanda di SUV aumenti con intensità maggiore rispetto a quella di veicoli a trazione elettrica o ibrida, non viene posta alcuna limitazione ai superflui e assetati fuoristrada. Anche il carburante diesel rimane fiscalmente privilegiato - un vero e proprio paradosso sotto il profilo ecologico ed economico. Anche l'incentivazione dei veicoli ibridi plug-in non è coerente con gli obiettivi climatici, in quanto la loro propulsione avviene notoriamente con fonti energetiche di origine fossile e, grazie ai due motori, mettono sull'asfalto un numero ancora maggiore di cavalli che vengono (o vogliono essere) spinti. La politica diviene ottusa quando si tratta di applicare condizioni o divieti. Non c'è del resto da sorprendersene, in un Paese in cui si discute con foga se i percettori del sussidio Hartz IV abbiano effettivamente bisogno di un'auto o possano possederne una. Soprattutto quando la mobilità individuale viene dichiarata quasi un diritto fondamentale. Tutti vengono accontentati e viziati, ma in questo modo gli obiettivi climatici resteranno sempre una chimera.

Martin Neff, Economista capo di Raiffeisen

Viziare è meglio che vietare

Importanti note legali

Esclusione di offerta

I contenuti della presente pubblicazione vengono forniti esclusivamente a titolo informativo. Essi non costituiscono dunque né un'offerta agli effetti di legge né un invito o una raccomandazione all'acquisto, ovvero alla vendita, di strumenti di investimento. La presente pubblicazione non rappresenta né un annuncio di quotazione né un prospetto di emissione ai sensi dell'art. 652a o dell'art. 1156 CO. Le condizioni complete applicabili e le avvertenze dettagliate sui rischi relativi a questi prodotti sono contenute nel rispettivo prospetto di quotazione. A causa delle restrizioni legali in singoli paesi, tali informazioni non sono rivolte alle persone la cui nazionalità o il cui domicilio si trovi in un paese in cui l'autorizzazione dei prodotti descritti nella presente pubblicazione sia soggetta a limitazioni.

La presente pubblicazione non ha lo scopo di offrire all'investitore una consulenza in materia d'investimento e non deve essere intesa quale supporto per le decisioni d'investimento. Gli investimenti qui descritti dovrebbero essere effettuati soltanto dopo un'adeguata consulenza Clientela privata e/o dopo l'analisi dei prospetti informativi di vendita vincolanti. Decisioni prese in base alla presente pubblicazione avvengono a rischio esclusivo dell'investitore.

Esclusione di responsabilità

Raiffeisen Svizzera società cooperativa intraprenderà tutte le azioni opportune atte a garantire l'affidabilità dei dati presentati. Raiffeisen Svizzera società cooperativa non fornisce tuttavia alcuna garanzia relativamente all'attualità, all'esattezza e alla completezza delle informazioni contenute in questa pubblicazione.

Raiffeisen Svizzera società cooperativa non si assume alcuna responsabilità per eventuali perdite o danni (diretti, indiretti e consecutivi), causati dalla distribuzione della presente pubblicazione o dal suo contenuto oppure legati alla sua distribuzione. In particolare, non si assume alcuna responsabilità per le perdite derivanti dai rischi intrinseci ai mercati finanziari.

Direttive per la salvaguardia dell'indipendenza dell'analisi finanziaria

La presente pubblicazione non è il risultato di un'analisi finanziaria. Le «Direttive per la salvaguardia dell'indipendenza dell'analisi finanziaria» dell'Associazione Svizzera dei Banchieri (ASB) non trovano pertanto applicazione in questa pubblicazione.
