

## L'analisi del Centro Studi di Fondazione Ergo

### Italia / I punti di forza

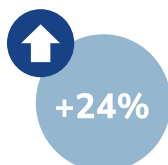
Il settore dei mezzi di trasporto, nel quale l'auto ha un ruolo predominante, registra una crescita annua del 12,4%.

### Italia / I punti di debolezza

Nel confronto con il marzo 2022 va male l'energia (-12,5%). Giù anche i beni di consumo (-4,7%).

### I dati Ue più interessanti





**Il settore dell'auto in Francia**  
mar 23/mar 22







**Il settore dell'auto in Germania**  
mar 23/mar 22



### Produzione industriale / dati maggio 2023

		mar 23/feb 23	mar 23/mar22
	Italia	-0,6%	-3,2%
	Germania	-3,4%	+1,5%
	Francia	-1,1%	+0,5%
	Spagna	+1,5%	+4,5%

### Il livello PMI (Purchasing Managers Index)\*

		apr 23	mar 23
	Italia	46,8	51,1
	Germania	44,5	44,7
	Francia	45,7	47,3
	Spagna	49,0	51,3

\*solo manifatturiero, se superiore a 50 indica crescita e viceversa

### Il punto / L'industria in fase di assestamento

Per il terzo mese consecutivo la produzione industriale italiana arretra. Ma la domanda di fondo che pongono i dati di marzo è un'altra: come mai i dati della produzione industriale variano così massicciamente da nazione a nazione?

Le indicazioni più interessanti arrivano dalla tabella degli indici di acquisto PMI tutte decisamente al ribasso. Sta accadendo che, al di là delle oscillazioni mensili, un elemento è ormai certo: l'anno scorso molte aziende hanno accumulato scorte consistenti per fronteggiare la carenza di materiali disponibili e i nodi aggrovigliati della catena di distribuzione, ma adesso smaltiscono le giacenze in magazzino grazie a una maggiore disponibilità di beni.

Questo dato sta dando vita a **un fenomeno paradossale: da una parte una diminuzione della domanda da parte delle imprese, dall'altra un accorciamento sensibile dei tempi di consegna tipico delle fasi di aumento della produzione.** Si tratterà di capire come evolverà questa lunga fase di assestamento. Assestamento che si riflette anche sulla dinamica dei prezzi assai particolare: molte materie prime registrano un calo delle quotazioni eppure l'inflazione scende molto lentamente.

In altre parole non si è ancora sviluppato appieno un nuovo equilibrio fra domanda ed offerta: in alcuni settori le imprese hanno ancora il coltello dalla parte del manico e possono mantenere alti i prezzi, in altri (ancora troppo pochi) il calo della domanda rende più facile la vita dei consumatori.

- **ITALIA** L'industria italiana è in fase di stagnazione: nel primo trimestre 2023 la produzione è calata dello 0,1% rispetto ai tre mesi precedenti. Permane però il segnale positivo dei beni strumentali (dunque degli investimenti) saliti del 3,9% nell'anno. A febbraio l'aumento era del 3,2%..
- **GERMANIA** A differenza di quelli di febbraio, i dati di marzo sono molto negativi e registrano un calo mensile del 3,4%. Tuttavia per Destatis, l'Istituto di statistiche tedesco, nel primo trimestre del 2023 la produzione industriale è stata superiore del 2,5% rispetto a quella dell'ultimo trimestre 2022.
- **FRANCIA** Grigi anche i segnali che arrivano da Parigi. La produzione è scesa dell'1,1% nel mese ma resta a galla (+0,5%) nell'anno. Va molto bene l'auto che sale dello 0,9% nel mese e di ben il 24% nell'anno. Malissimo la raffinazione (-45%) bloccata dagli scioperi sulle pensioni.
- **SPAGNA** Madrid sembra andare come un treno guidata dai beni di produzione (macchinari) in crescita del 13,2% e dall'auto che sale addirittura del 25% nell'anno. Benissimo anche i materiali elettrici (+28%) e la farmaceutica (+ 10,8%).

## Il commento / Auto elettriche, il grimaldello cinese

E niente, anche se in molti ne parlano sempre peggio, l'auto continua ad essere un oggetto di forte desiderio: anche l'anno scorso se ne sono vendute poco meno di 80 milioni nel mondo con un impercettibile calo del 2% sul 2021 quando sfiorarono gli 81 milioni. Tuttavia quello delle vendite complessive è l'unico dato stabile di un settore in fortissima evoluzione.

**Cosa c'è dietro il boom dell'elettrico?** Sì, certo, l'auto elettrica cresce. Molto, anche se non esplode. Secondo i dati Jato Dynamics, autorevole osservatore britannico del comparto, in tutto il globo sono state vendute **7,4 milioni di BEV (elettriche pure) con una crescita del 66%**. Il che è come dire che in appena 12 mesi le vendite in questo segmento del mercato sono salite di 2,9 milioni di pezzi. Tuttavia l'espansione è molto diversa da mercato a mercato. Se in Cina le BEV coprono quasi il 16% della torta di auto nuove in Europa siamo al 12% mentre in America e nel resto del mondo le vetture a batterie sono ben lungi dal farla da padrone. L'India, ad esempio, pur essendo diventato il terzo mercato mondiale dell'auto a scapito del Giappone con vendite a quota 4,4 milioni, di BEV ne assorbe pochissime.

Ma è il predominio cinese nell'elettrico a incidere profondamente sul profilo produttivo del settore. Come è noto la Cina da anni è il principale mercato automobilistico mondiale con oltre 25 milioni di pezzi venduti complessivamente nell'anno. Questo vuol dire che quel 16% di BEV vendute **in Cina equivalgono al 53% di tutte le auto elettriche immatricolate nel mondo.**

Il che assicura una spinta ai produttori cinesi che gli altri costruttori si sognano. Non a caso l'anno scorso nell'Impero Celeste sono nati ben 15 nuovi marchi di vetture BEV che hanno assicurato tempi di consegna praticamente immediati ai consumatori cinesi spingendoli a preferirli ai modelli con motore endotermico. Risultato? Il brand che nel 2022 ha registrato la maggiore espansione è stato il cinese BYD, che produce solo vetture BEV e plug-in, e che non solo è passato da una quota mondiale dello 0,9 al 2,4% **ma ha anche superato la Tesla** che pur avendo incrementato la sua quota del mercato globale di mezzo punto si è fermata all'1,64%. Nell'elettrico la classifica mondiale è la seguente: **BYD primeggia a 1,8 milioni di pezzi seguita da Tesla con 1,3 milioni, Vw con 500 mila e Stellantis con quasi 300 mila.**

**Sulla spinta delle batterie** (e del quasi monopolio su cobalto, litio e manganese) nel 2022 i brand dell'Impero Celeste sono riusciti a esportare oltre 1,5 milioni di auto "made in China" con un eccezionale incremento del 48%. **I marchi cinesi detengono il 52% del mercato interno, il 13% di quello medio-orientale e il 10% di quello africano.** Arrancano ancora in Europa e in Usa dove non arrivano all'1%. Ma fino a quando?