

L'analisi del Centro Studi di Fondazione Ergo

Italia / I punti di forza

La farmaceutica si conferma come punto di forza del manifatturiero italiano: +8,9% nell'anno

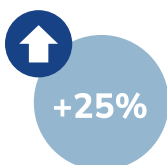
Italia / I punti di debolezza

I dati trimestrali sono "grigi", tra marzo e maggio il calo della produzione è dell'1,8% sul trimestre precedente

I dati Ue più interessanti

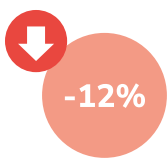
Il settore auto in Francia

mag 23/mag 22







Il comparto energia in Germania





mag 23/mag 23



Produzione industriale / dati luglio 2023

		mag 23/apr 23	ma23/ma22
	Italia	+1,6%	-3,7%
	Germania	+0,2%	+0,7%
	Francia	+1,4%	+2,1%
	Spagna	+0,6%	-0,1%

Il livello PMI (Purchasing Managers Index)*

		giu 23	mag 23
	Italia	43,8	45,9
	Germania	40,6	42,9
	Francia	46,0	46,1
	Spagna	48,0	48,4

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

Il punto / La Germania arranca, l'Italia soffre

- **ITALIA** Il mese scorso avevamo scritto che "lo scenario della produzione industriale italiana non è brillante". A dispetto del segno "+" mensile, va detto che il trimestre marzo-aprile-maggio segna un calo dell'1,8% sul trimestre precedente. Vanno bene solo farmaceutica e auto (+5,3% nell'anno)..
- **GERMANIA** Nella comparazione trimestrale la produzione industriale da marzo a maggio è stata superiore dello 0,2% rispetto ai tre mesi precedenti. Dunque la Germania è in piena stagnazione. Molto negativo anche il dato PMI passato da 44,5 di aprile a 40,6 di giugno..
- **FRANCIA** Parigi continua a beneficiare della fine dell'ondata degli scioperi contro la riforma delle pensioni. Continua ad andare molto bene in Francia la produzione di auto salita del 25% in un anno grazie alla maggiore disponibilità di microchip e altri componenti.
- **SPAGNA** Anche Madrid soffre del grigiore dei dati tedeschi. E tuttavia va segnalato il buon andamento a maggio dei beni strumentali (macchinari) in crescita del 7% nell'anno contro il + 3,2% registrato nel mese precedente.

Il commento / Auto, il milione di Tavares e quello di Marchionne

Entro la fine del mese il governo italiano, le sette Regioni nelle quali sono presenti stabilimenti d'auto e Stellantis annunceranno i contenuti di un accordo nazionale che dovrebbe riportare la produzione di veicoli in Italia a quota 1 milione all'anno. L'altro giorno il ministro delle imprese, Alfonso Urso, ha aperto un apposito tavolo tecnico che sta sciogliendo gli ultimi nodi sul tappeto.

Le cifre vere. Va subito detto che incrementare la produzione automobilistica italiana è un obiettivo sacrosanto per un Paese come il nostro a vocazione manifatturiera e ai primi posti nel mondo come export. L'Italia, infatti, da molti anni importa molte più vetture di quanto ne produca e mantiene in equilibrio la bilancia commerciale del settore "solo" grazie alle 2.200 imprese della componentistica che esportano materiali per 5/6 miliardi di euro in più di quelli importati. Nel 2022 sono stati assemblati solo 685.000 vetture e furgoni "made in Italy". Anche se nei primi sei mesi di quest'anno la produzione è cresciuta del 15,3% (dati Fim-Cisl), l'Italia occupa una posizione secondaria fra le nazioni produttrici d'auto in Europa. Da tempo siamo stati superati anche dalla Repubblica Ceca e dalla Slovacchia, ad esempio, senza considerare che - sempre nel 2022 - la Germania ha sfornato 3,5 milioni di pezzi, la Spagna 1,7 milioni, la Francia 1 milione e la Gran Bretagna 800.000. Va detto che il 2022 è stato un anno molto particolare poiché in tutta l'Europa sono stati prodotti solo 12 milioni di veicoli a causa della mancanza di componenti (microchip ma non solo) circa 3,5 milioni in meno del 2019, anno pre-Covid da prendere come riferimento.

L'effetto elettrico: tutti giù. C'è un calo generalizzato, dunque. La discesa della produzione d'auto è dovuta anche all'epocale passaggio all'elettrico che comporta un notevole aumento dei costi e scoraggia l'acquisto del "nuovo" da parte dei consumatori. Questo fenomeno sta mettendo a soqquadro il settore molto visto che, ad esempio, la Germania l'anno scorso ha perso ben 2 milioni di pezzi (sempre sul 2019).

E l'Italia? In questo scenario va detto che l'Italia dopo il crollo verticale fra il 2004 e il 2014 - decade durante la quale la Fiat uscì dalla condizione di quasi fallimento dei primi anni Duemila - è riuscita a raggiungere la produzione di 1 milione di veicoli nel 2016 (1.002.000), nel 2017 (1.035.000) e nel 2018 (964.000) grazie alla "cura Marchionne" che fece della grande fabbrica di Melfi, in Basilicata, e di quella più piccola di Grugliasco (Torino) due trampolini per l'export verso gli Stati Uniti con la Jeep Renegade e le Maserati Ghibli, Quattroporte e Levante. Un grande contributo numerico (ma non di utili) in quella fase arrivò dalla Panda, prodotta a Pomigliano (Na) e non più in Polonia in più di 200.000 esemplari annui. Fu l'apertura del mercato americano, insomma, la chiave dell'aumento della produzione d'auto "made in Italy" realizzato da Marchionne.

La differenza e il modello americano. Nel milione di pezzi made in Italy ipotizzato da Urso e Tavares c'è un'altra chiave: il ritorno della politica industriale. Il che significa riduzione dei costi di produzione tramite aiuti pubblici e incentivi pubblici all'acquisto di vetture nuove elettriche o ibride o con biocarburanti. Non si può fare diversamente se si vuole aumentare la produzione in Italia perché l'elettrico comporta un aumento dei costi che l'industria non è in grado di sostenere se non vuole essere definitivamente inflzata dalla agguerrita concorrenza cinese. E così vedremo nei prossimi giorni un fiorire di aiuti pubblici per la riduzione del costo dell'energia a carico dei vari stabilimenti italiani, per le future vetture a idrogeno o con biocarburanti (se l'Europa darà il via libera), per l'acquisto di vetture elettriche che in Italia non compra nessuno senza la spinta della rottamazione. Poi, certo, Tavares sta spingendo anche sull'aumento del valore aggiunto delle singole vetture prodotte in Italia a marchio Maserati, Alfa Romeo Lancia e DS (a Melfi dal 2026) e Dodge (a Pomigliano da inizio 2023). Un'operazione di mercato costosa e complessa. Che in ogni caso sarà irrobustita e affiancata da una corposa dose di aiuti pubblici. Ma gli Stati Uniti hanno segnato la strada, prima con i 100 miliardi di dollari assicurati da Donald Trump alla ricerca e alla produzione dei vaccini e poi da Joe Biden con l'enorme quantità di incentivi statali per chi investe in tecnologie rinnovabili avviate con il programma Ira (Inflation Reduction Act).