

## L'analisi del Centro Studi di Fondazione Ergo





### Italia / I punti di forza

In un mese negativo va letto con attenzione il +3,7% della chimica nel confronto fra i due trimestri da giugno in poi.

### Italia / I punti di debolezza

La sorpresa mensile più negativa è la farmaceutica: -4,5% su ottobre e -0,1 sull'anno. Restano positivi (+8,2%) i primi 11 mesi.

### Produzione industriale / GENNAIO 2024

	NO 23/OT 23	NO 23/NO 22
 Italia	-1,5%	-3,1%
 Germania	-0,7%	-4,8%
 Francia	+0,5%	-0,3%
 Spagna	+1,0%	+0,8%

### I dati Ue più interessanti

#### La produzione di beni energivori in Germania

NO 23/OT 23







#### Il settore automobilistico in Francia

ultimo trimestre



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

	DIC 23	NOV 23
 Italia	45,3	44,4
 Germania	43,3	42,6
 Francia	42,1	42,9
 Spagna	46,2	46,3

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

## Il punto / L'industria italiana frena bruscamente, timori per il Pil

Se i dati di dicembre dell'indice PMI (basato sulle previsioni dei manager) confermano che l'industria europea ha toccato il fondo e ha imboccato una timida inversione di tendenza, le cifre reali della produzione industriale di novembre sono peggiori delle stime degli analisti. Il calo annuale italiano del 3,1% e quello tedesco di quasi il 5% avranno ripercussioni sensibili sui Pil dell'ultimo trimestre di entrambi i Paesi. L'Italia può sperare nel boom del turismo per mantenere credibili le stime di crescita (e delle entrate fiscali) elaborate dal governo, ma il grigiore che sta avvolgendo l'industria italiana non va sottovalutato. A novembre è andata male anche la farmaceutica. La domanda è: inciampo episodico o qualcosa di peggio?

**ITALIA** A novembre decimo calo consecutivo della produzione. Probabilmente si è trattato di un ricorso consistente alle scorte, ma si avverte un malessere di fondo generalizzato.

**GERMANIA** Nel trimestre settembre-novembre la produzione industriale tedesca è calata dell'1,9% rispetto al trimestre precedente. Berlino resta alle prese con la ridefinizione delle sue filiere..

**FRANCIA** Parigi respira. Tuttavia il suo segno più mensile va preso con le molle: il confronto fra i due mesi di novembre è falsato dagli scioperi che si svolsero nel '22 contro la riforma delle pensioni.

**SPAGNA** L'industria iberica mette a segno un mese positivo. Quest'anno è capitato in altri 5 mesi ed è un record in Europa. Vanno bene i beni d'investimento cresciuti del 5,6% nell'anno.

## **L'approfondimento / Auto italiana: se un milione vi sembrano poche...**

Non c'è dubbio: nonostante la velocissima evoluzione della tecnologia uno dei volani della produzione industriale nel mondo resta il comparto automobilistico, quello che un tempo veniva chiamato "l'industria delle industrie". Per questa ragione una delle leve sulle quali il governo Meloni ha dichiarato di voler agire è quella dell'aumento della produzione di vetture in Italia con l'obiettivo di raggiungere quota "un milione" di esemplari l'anno. Traguardo realistico? Il punto di partenza è chiaro: l'automotive italiano è forte nella componentistica, che assicura oltre 5 miliardi di export in più dell'import, ma è debole nella produzione di veicoli finiti che sono meno della metà (750 mila nel 2023, furgoni compresi) rispetto a quelli immatricolati (malcontati 1.560.000).

A prima vista sembrerebbe esserci lo spazio per un forte aumento della produzione di vetture "made in Italy" ma in realtà le cose non sono così semplici. Essenzialmente per due motivi. Il primo è quantitativo: il mercato mondiale dell'auto, e in particolare quello europeo, si sta restringendo. Nel 2023 la produzione è cresciuta un po' ovunque grazie alla maggiore disponibilità di chips ma nel 2022 in tutto il mondo sono state sfornate "solo" 85 milioni di auto nuove contro i 92 milioni segnati nel 2019, l'anno precedente la pandemia. Il secondo freno è qualitativo: la transizione energetica. Comunque la si voglia giudicare, l'elettrificazione del settore determina un aumento dei prezzi delle vetture e questo fenomeno (oltre, ovviamente, alle politiche industriali) è destinato a favorire i produttori cinesi. Tradotto in termini semplicistici ma brutali: una futura Panda elettrica interamente made in Italy è destinata a subire la concorrenza sui prezzi - spietata per quella fascia di mercato - di vetture made in China o made in Marocco.

Il profilo della produzione italiana va inquadrato inoltre nel seguente contesto europeo: rispetto al 2019 nel 2022 la Gran Bretagna ha sfornato il 37% di vetture in meno, la Francia -36%, la Germania ha perso il 26% della propria produzione e la Spagna il 21%. E l'Italia? Il 16% (Dati Fim-Cisl). In più lo scenario italiano è arricchito da un altro elemento strategico: la qualità del prodotto. Una Maserati equivale a sette o otto Panda sul piano del fatturato ma non c'è termine di paragone per valore aggiunto, qualità dei processi di lavoro e utili. E per investire servono utili. Insomma sono le auto d'alta gamma ad assicurare maggiori margini di movimento a capitale e lavoro.

E' per questo che in tutto il mondo i governi coprono di aiuti miliardari i costruttori per chiudere il gap fra livelli di efficienza e innovazione e l'esigenza di tenere in piedi i propri sistemi industriali.