

L'analisi del Centro Studi di Fondazione Ergo





Italia / I punti di forza

Fra i segni positivi di settembre va segnalata la produzione di apparecchi elettrici (+5,9% nell'anno)

Italia / I punti di debolezza

Il dato più negativo riguarda l'auto la cui produzione è crollata del 27% nei primi 9 mesi

Produzione industriale / NOVEMBRE 2024

		Set 24/Ago 24	Set 24/Set 23
	Italia	-0,4%	-4,0%
	Germania	-2,5%	-4,6%
	Francia	-0,8%	-0,6%
	Spagna	+0,5%	+0,6%

I dati Ue più interessanti

Produzione di farmaci in Francia

SET 24/SET 23







Produzione d'auto in Germania

SET 24/SET 23



Il livello PMI (Purchasing Managers Index)*

		Ott 24	Set 24
	Italia	46,9	48,3
	Germania	43,0	40,6
	Francia	44,5	44,6
	Spagna	54,5	53,0

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

Il punto / Industria, in calo 12 settori industriali su 16

Anche a settembre la produzione industriale italiana ha registrato un segno "meno". Questa volta particolarmente pesante con un secco -4,0% sul settembre 2023. Contrariamente a quello che si crede, non è solo l'auto a trascinare in giù le statistiche. L'Istat, infatti, segnala che ben 12 comparti industriali su 16 sono arretrati nell'anno. Si sono salvati solo il settore elettrico (+5,9%), i computer (+1,9), le miniere (+1,8) e la voce "altre industrie" che raggruppa settori minori (+0,6%).

ITALIA L'industria tricolore perde altro terreno. Nell'anno registra un arretramento leggermente superiore al 2% anche la farmaceutica, da qualche tempo vera locomotiva del "made in Italy".

GERMANIA Il mese scorso avevamo segnalato il peggior andamento dell'indice PMI tedesco. E infatti Berlino ha registrato un secco segnale negativo: -4,6% nell'anno.

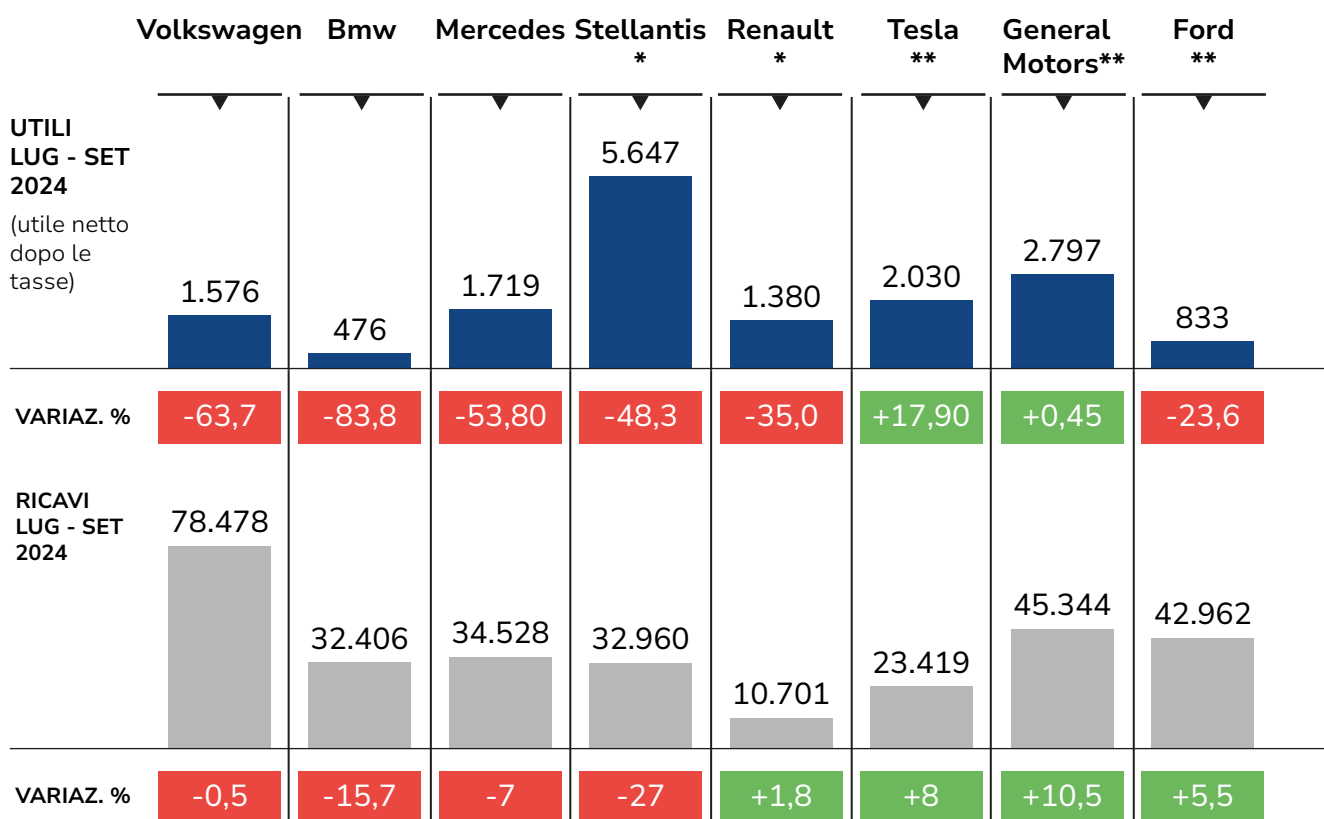
FRANCIA Anche Parigi non ha nulla da festeggiare. Nell'ultimo trimestre l'arretramento è stato dello 0,8% su quello precedente.

SPAGNA Madrid è in controtendenza positiva. Tuttavia alla crescita annuale della produzione dei beni di consumo (+1,3%) e di quelli intermedi (+2,0%) corrisponde un calo dei macchinari (-2,9%).

L'approfondimento / Auto, lo spartiacque del terzo trimestre 2024

Lo stato di salute dell'industria dell'auto

Le trimestrali giugno-settembre, dati in milioni di euro



*Renault e Stellantis forniscono l'utile netto a giugno - **1\$=0,93€ - **1¥=0,0061€ - ****1CNY=0,13€

Fonte: Il Sole 24 Ore

I dati finanziari del terzo trimestre 2024 per l'industria dell'auto rivestono una importanza particolare. I segnali che emergono dalla tabella che pubblichiamo, ripresa con alcune modifiche dal Sole 24 Ore, sono essenzialmente quattro. Primo: i cinesi avanzano con la Byd che per la prima volta supera in ricavi la Tesla soprattutto sull'onda del boom elettrico in Cina (52% delle immatricolazioni nuove del Celeste Impero). Secondo: non è vero che in Europa vada tutto male. Gli ordini europei hanno consentito a

Renault di riprendersi almeno nei ricavi, Stellantis Europa per la prima volta nel trimestre ha registrato un fatturato Ue (12.458 milioni) superiore a quello Usa (12.424 milioni), Vw regge proprio grazie agli ordini europei visto che i cinesi hanno ridotto di molto i loro acquisti di auto a marchio europeo (Vw, Audi, Bmw e Mercedes). Terzo: l'industria americana si difende. Se Stellantis attraversa una fase di affanno dovendo smaltire una enorme quantità di invenduto causato dal posizionamento eccessivamente alto di Jeep e Ram, GM ha registrato più profitti del previsto e Ford si è difesa sui ricavi. Quarto: Tesla dopo una fase di assestamento e di riduzione dei prezzi è tornata vincente con una crescita del fatturato dell'8% e una impennata del 18% per i profitti.

La fotografia del settore è dunque molto più complessa rispetto a quella dell'autunno nero che viene propagandata dai mass media. Fa eccezione una certezza: i produttori tedeschi stanno pagando pesantemente la riduzione delle loro vendite in Cina. La decisione dei tedeschi di cedere capacità manifatturiera ai cinesi ora si ritorce contro l'industria dell'auto della Germania. Che deve darsi una nuova strategia. Il lento passaggio all'elettrico è dunque solo una delle cause della crisi dell'auto Ue e forse neanche la più importante. Non è chiaro quale strada imbroccherà l'industria tedesca per reagire alla fine della fase d'oro della collaborazione con la Cina. Il 2025 sarà un anno sfidante su molti fronti.