
Osservatorio Industria

Produzione Industriale Istat – dicembre 2021

L'analisi del Centro Studi di Fondazione Ergo

L'industria europea rallenta a dicembre

L'Istat stima per dicembre 2021 un calo dell'1% su base mensile e un aumento del 4,4% su base annuale dell'indice destagionalizzato della produzione industriale italiana.

dati%	Produzione industriale	
	dice2021/nove2021	dic2021/dic2020
Italia	- 1,0%	+ 4,4%
Germania	- 0,3%	- 4,1%
Spagna	- 2,6%	+ 1,3%
Francia	- 0,2%	- 0,5%

Germania cala - In Germania a dicembre la produzione industriale ha registrato un calo dello 0,3% su base congiunturale e del 4,1% su base annuale.

Francia frena - Il dato, comunicato dall'Ufficio di statistica nazionale (INSEE), è peggiore delle attese degli analisti che avevano stimato un aumento dello 0,5%. Il decremento della produzione industriale francese è dello 0,2% su base mensile e dello 0,5% su base annuale.

Spagna in forte rallentamento - L'Istituto Nazionale di Statistica spagnolo ha comunicato che la produzione industriale in Spagna in dicembre è cresciuta dell'1,3% rispetto allo stesso periodo del 2020, con un crollo del dato mensile pari a 2,6%.

L'industria chiama l'Europa: è la produzione italiana che risponde

D

ue virgolettati per inquadrare il tema di una politica industriale europea che esce dall'incontro di lunedì 7 febbraio tra il ministro dell'Economia e della protezione del clima tedesco Robert Habeck e il ministro francese dell'Economia Bruno Le Maire.

Il primo sottolinea: *"Dobbiamo riconoscere che gli equilibri sono cambiati a livello globale. I paesi che fungevano da laboratori oggi hanno i propri interessi. L'Europa fa aumentare la sua sovranità*

*producendo batterie, semiconduttori e deve avere una **strategia comune**, perché le questioni industriali e commerciali hanno forti implicazioni strategiche."*

Bruno Le Maire rafforza la tesi evidenziando che: *"Negli ultimi due anni abbiamo avviato più progetti industriali congiunti in Francia e Germania di quanti ne siano stati negli ultimi trent'anni" "Al sito delle batterie elettriche - che comporterà l'apertura di tre stabilimenti - **semiconduttori, cloud, spazio e idrogeno** si aggiungerà un nuovo progetto, questa volta su richiesta della Germania, sulle **reti elettriche**."*

Francia e Germania non possono più ignorare la forza dell'industria italiana.

L'Italia non può restare indietro dato che nell'annus horribilis ha mostrato maggiore forza rispetto alle altre potenze vicine (sia in termini di export che per il sostegno dalla domanda interna). Le stime Prometeia riportano l'ottima performance industriale che nel 2021 vede assottigliarsi al -1,2% il gap rispetto al corrispondente periodo 2019 per l'Italia, che risulta decisamente inferiore a quello di Germania (-6,6%), Francia (-6,5%) e Spagna (-3,1%).

Il Chip Act

*"Con lo European Chips Act vogliamo fare dell'Ue un leader industriale in questo mercato strategico, ci siamo prefissati l'obiettivo di avere nel **2030 qui in Europa il 20% della quota di mercato globale della produzione di chip**, ora siamo al 9%, ma durante questo periodo la domanda raddoppierà, questo significa quadruplicare i nostri sforzi"*.

Questa la dichiarazione della presidente della Commissione europea, Ursula von der Leyen, presentando il disegno di legge sui semiconduttori.

Gli investimenti: 45 miliardi di euro per costruire 3-5 megafab, ma con condizioni e vincoli per bloccare l'export di componenti, investire nella ricerca, e nella costruzione di linee pilota.

Il tema è caldissimo se si pensa che recentemente la Germania ha fermato l'acquisizione di Siltronic AG (gruppo tedesco, 4° al mondo per la produzione di

componenti per microchip) da parte dei tawanesi di GlobalWafers Co., Ltd. (3° produttore al mondo). Berlino punta ad aumentare la produzione dei chip sul proprio territorio perché essenziali per l'automotive e la Difesa e vuole proteggere le proprie imprese tecnologiche da take over ostili nell'ambito del piano Industria 2030.

Automotive in movimento, oggi in campo anche Palazzo Chigi

Il settore automotive italiano in questi giorni è sotto i riflettori per diversi motivi. Da un lato le parti sociali e aziende incalzano il governo per un piano dedicato al settore motivato dal fatto che la transizione all'elettrico potrebbe avere costi sociali pari ai 73.000 posti di lavoro a rischio entro 2025. Si pensi ai tavoli aperti al MISE, oggi molti appartenenti alla componentistica del settore (tra i casi più noti la – la riduzione della produzione di componenti per i motori diesel sono stati dichiarati 700 esuberi alla Bosch di Bari e oltre 500 dalla Marelli.

Per la prima volta la **Federmeccanica (imprese) e i sindacati del settore** (FIM CISL nazionale, Fiom-Cgil Milano e UILM) hanno chiesto assieme - con una conferenza stampa congiunta - che Palazzo Chigi scenda in campo direttamente per definire un piano di interventi a favore delle imprese del settore. Dunque, non più incentivi alla domanda di auto elettriche, ma interventi sull'offerta di prodotti. Dall'altro lato le esigenze di un player come **Stellantis** che attendeva l'ok sulla **gigafactory di batterie a Termoli**. ACC Automotive Cells Company joint venture tra Stellantis Mercedes Benz e TotalEnergies - produrrà le batterie per i nuovi modelli Stellantis - dei 2,5 mld necessari 370 milioni arriveranno dal governo - si tratta della terza a livello EU dopo Germania e Francia.

Bel segnale che si accompagna anche ad alcuni altri molto positivi (anche per il Sud) come quello dello stabilimento di **Pomigliano** che grazie alla nuova Alfa Romeo Tonale e all' aumento delle richieste per la Panda nei prossimi mesi anche grazie alla entrata in produzione di un terzo modello destinato agli Usa, la Dodge Hornet, gemella della Tonale, dovrebbe dare lavoro a tutti i 4.500 dipendenti del plant campano. E poi c'è **Melfi** (dove fanno Fiat 500X, Jeep Compass e Renegade), altra buona notizia, che a marzo ha programmato 30.000 vetture tornando per la prima volta da anni a lavorare anche la domenica.

Grandi le attese per l'esito del vertice a Palazzo Chigi indetto per oggi tra i ministri Giorgetti, Franco e Giovannini proprio sul tema del futuro della mobilità e dell'automotive italiano.

