

Osservatorio Industria

Produzione Industriale Istat – ottobre 2021 L'analisi del Centro Studi di Fondazione Ergo

Boccata d'ossigeno per l'industria UE

“A ottobre 2021 si stima che l'indice destagionalizzato della produzione industriale diminuisca dello 0,6% rispetto a settembre.” “Al netto degli effetti di calendario, a ottobre 2021 la produzione aumenta su base annua del 2,0%” questi i dati rilasciati dall'Istat nei giorni scorsi relativamente alla produzione industriale.

dati%	Produzione Industriale	
	ott2021/sett2021	ott2021/ott2020
Italia	-0,6%	+2,0%
Germania	+ 2,8%	- 0,6%
Spagna	-0,4%	-0,9%
Francia	+ 0,9%	-1,5%
Eu (19)	+1,1%	+3,3%

Germania - Secondo l'Ufficio di statistica tedesco Destatis, la produzione industriale in Germania è **cresciuta del 2,8%** a livello mensile a ottobre. Su base annuale, il dato è invece in **calo dello 0,6%**. Le attese erano dello 0,5%. Il dato positivo del **rimbalzo tedesco** è un buon segnale perché interrompe il ciclo negativo degli ultimi mesi, evita la possibilità di stagnazione, ma si tratta comunque sempre di un rimbalzo e non indice di inversione e di

stabilità. È la produzione automobilistica a definire l'incremento di ottobre.

Francia - Recupera a ottobre anche la produzione industriale francese. L'output complessivo ha mostrato un incremento dello 0,9% su base mensile dopo il -1,5% del mese precedente.

Spagna - Frena la produzione industriale di ottobre in Spagna. Secondo l'Ufficio di Statistica nazionale (INE), la produzione è scesa dello 0,9%. Le stime degli analisti erano per una crescita dello 0,7%. Su mese la riduzione è pari a 0,4%.



Riflettori puntati sull'automotive

Il settore automobilistico europeo è troppo dipendente dall'Asia sia, come noto, per componenti vitali come i semiconduttori, sia per le celle delle batterie. Le azioni a livello europeo sono diversificate. L'industria europea sta tentando il recupero fra molti affanni e la sua reazione, come accade spesso, non è unitaria. Anzi. Per recuperare il controllo del proprio futuro Volkswagen prevede di costruire sei grandi fabbriche di celle a batteria con partner in Europa entro il 2030. Una carenza globale di chip per autoveicoli ha spinto l'Unione Europea a lanciare programmi di sussidi per attirare i produttori di questi nel continente. Bosch, il più grande fornitore automobilistico del mondo, ha aperto quest'anno un impianto di chip da 1 miliardo di euro (1,1 miliardi di dollari) in Germania, il suo investimento più grande di sempre.

L'Italia sta invece combattendo su tre fronti differenti. Da una parte si registrano le forti proteste sindacali e delle associazioni di categoria che rappresentano la filiera dell'automotive (l'Anfia in primis) per la mancanza di una strategia complessiva da parte del governo. Dall'altra, la recente fusione fra FCA e Psa che ha dato vita a Stellantis ha inevitabilmente finito per creare incertezza e qualche confusione sul futuro dell'infrastruttura industriale italiana del nuovo gigante. Infine, le recenti scelte del comitato per la eco-transizione (CITE) che hanno fissato anche per l'Italia la fine del motore a combustione per il 2035 hanno determinato sorpresa e sconcerto in molti operatori del settore.

Un recente studio, citato da Filomena Greco sulle pagine del Sole24Ore, condotto da PwC Strategy, afferma che tra i paesi europei quello che rischia di uscire con le "ossa rotte" più di altri è l'Italia che potrebbe perdere circa 60.000 lavoratori (l'auto elettrica richiede circa 30% forza lavoro in meno). I fatti di cronaca degli ultimi mesi davano già segnali di difficoltà collegate al cambiamento strutturale del settore, si pensi alle delocalizzazioni e alle vertenze di Denso, Marelli e Bosch.

Imprese, associazioni e sindacati si trovano concordi sulla necessità di definire una politica industriale e una roadmap chiara per il futuro dell'industria dell'auto.

