

GLI SCENARI DELL'ECONOMIA

Nissan taglia 9 mila posti di lavoro a livello globale. Russo (Centro Einaudi): "Non riguarda più solo l'elettrico. La produzione industriale di Berlino peggiore delle attese: a settembre -2,5%, si ipotizzava un punto in meno"

La crisi dell'auto si allarga "C'è il rischio di un contagio può calare il potere d'acquisto"

IL CASO

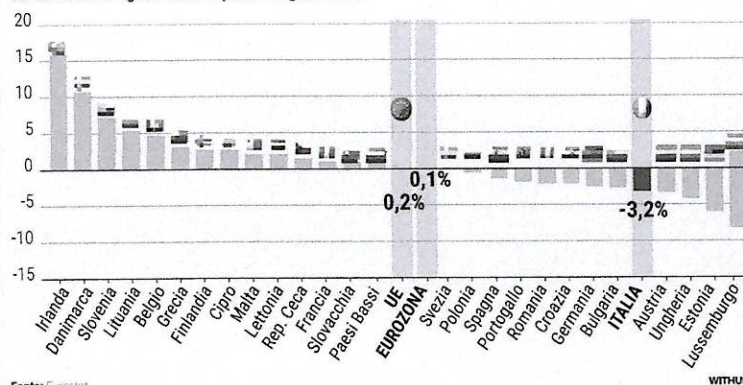
CLAUDIA LUISE

La casa automobilistica giapponese Nissan ha annunciato che taglierà 9.000 posti di lavoro a livello mondiale riducendo al contempo le sue capacità di produzione in tutto il mondo del 20%, a fronte di un netto peggioramento delle sue vendite. Stellantis, invece, ha comunicato che intenderebbe ridurre di circa 1.000 unità la sua forza lavoro nell'impianto di Toledo, in Ohio, dove vengono prodotte le Jeep. È solo l'ultimo bollettino di crisi per l'automotive, un settore fondamentale per l'economia europea che negli ultimi mesi sembra si stia sfaldando sotto il peso dell'incertezza per una transizione verso l'elettrico che non ha mai decollato e del mercato che si sta contraendo. Il "piano d'emergenza" di Nissan - dopo gli annunci di chiusura di stabilimenti anche da parte di Michelin, Schaeffler, Audi, Volkswagen, solo per citare gli ultimi casi - prevede di eliminare, quindi, quasi il 7% della forza lavoro complessiva. A fronte di una situazione che lo stesso gruppo definisce «grave»: nel semestre l'utile operativo è crollato del 90%, da 303,8 a 32,9 miliardi di yen (195 milioni di euro) e i volumi di vendita sono diminuiti a 1,6 milioni di unità. Tutti fattori che hanno portato a rivedere drasticamente al ribasso le previsioni sui ricavi e sugli utili operativi.

Per comprendere l'importanza dell'automotive in Europa basta sottolineare che il settore impiega 14 milioni di lavoratori tra diretti e indiretti, il 6,1% dell'occupazione. Secondo i dati diffusi dall'Anfia, la produzione (Ue27 + Uk) nel 2023 si è fermata a 15,5 milioni di autoveicoli, in calo del 12,1% rispetto al 2019. Il primo semestre 2024 si è chiuso con 7,6 milioni di veicoli prodotti (-5,2% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso). Mentre, per quanto riguarda l'immatricolazione di auto, la stima è chiudere il 2024 a 12,7 milioni, -1,5% rispetto al 2023. La crisi dell'auto si intreccia con la crisi tedesca, che resta il maggior produttore in Europa. E in parte spiega anche le prospettive pessimistiche della produzione industriale del Paese. Le autovetture "made in Germany", 4,1 milioni di unità nel 2023, rappresentano il 30,6% della produzione in Ue/Uk e il 5,8% della produzione globale. Però gli autoveicoli realizzati nel primo semestre 2024 sono stati 2,1 milioni mentre l'anno scorso erano 2,3

LA PRODUZIONE INDUSTRIALE NEI PAESI UE

Variazione % ad agosto 2024 rispetto ad agosto 2023



Fonte: Eurostat

WITHUS

milioni. E le prospettive sono ancora peggiori per i prossimi mesi. Ieri è arrivato l'annuncio che la produzione industriale è crollata a settembre più del previsto (Ufficio federale di statistica - Destatis). Questo indicatore chiave per il settore manifatturiero è sceso del 2,5% nel mese, dato destagionalizzato, cancellando l'aumento registrato ad agosto, rivisto al 2,6%. Gli analisti intervistati da Factset avevano previsto un

14

Imilioni di lavoratori impiegati in Europa nel settore automotive il 6,1% degli occupati

calo più modesto, dell'1%. Su base annua la produzione è calata del 4,6%: anche questo dato è peggiore delle stime. «La domanda di auto in Europa è debole perché non cresce il reddito disponibile delle famiglie e per l'invecchiamento della popolazione che porta a una diminuzione del quoziente di motorizzazione: elementi indipendenti dal tipo di propulsione, elettrica o termica. I giovani tendono a non investire nell'au-

to, il prezzo delle vetture risente di un aumento inflattivo che non è andato di pari passo con la crescita dei salari. Inoltre l'incertezza per l'andamento dell'elettrico spinge le persone a procrastinare gli acquisti. Un mix a cui va aggiunta la concorrenza cinese per il segmento consumer e della Tesla per il premium a fronte di uno spazio di mercato che si riduce», spiega Beppe Russo, direttore del Centro Einaudi. Una crisi, spiega l'e-



Gli stock di auto invendute nei piazzali hanno portato a una riduzione della produzione di quasi tutte le case automobilistiche

AL MIMIT IL 14 SETTEMBRE

Stellantis sarà al tavolo "Dialogo con il governo" Urso: "Basta incentivi"

«Gli incentivi destinati all'acquisto non hanno avuto effetti positivi sulla produzione. Dobbiamo concentrare le risorse sugli investimenti. È finito il tempo dei bonus». Il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, conferma che il 14 novembre si riunirà il tavolo Stellantis. «Ci attendiamo risposte concrete sul destino di stabilimenti e lavoratori» sottolinea spiegando che «stiamo definendo nuovi strumenti di sostegno alla componentistica che auspichiamo di annunciare già in quella occasione». Stellantis, conferma Giuseppe Manca, responsabile Relazioni industriali del gruppo, «sarà presente e ribadisce la disponibilità al dialogo». Ma fonti aziendali sottolineano che, più che un tavolo Stellantis è un tavolo automotive. L'azienda ritiene di aver fatto la propria parte accettando e mettendo in pratica la riconversione. E il governo che deve dettare la politica industriale e tocca alle imprese seguirla. —

L'INTERVISTA

Daniel Gros

"L'Ue ha perso 25 anni sul tech Inutile un campione paneuropeo"

L'economista: "Sbagliato pensare di replicare il successo di Airbus"

FABRIZIO GORIA

«L'industria europea deve cambiare la sua struttura. Macchinari, aerospazio, difesa e software sono i settori chiave. Si deve accelerare e smettere di perdere tempo». Daniel Gros, direttore dell'istituto for European policymaking dell'Università Bocconi, analizza la crisi industriale che sta vivendo il Vecchio continente: «Bisognava investire di più in passato ma c'è ancora spazio per competere, specie puntando sulla qualità invece

chesulla quantità».

La manifattura europea, in particolare in Germania, è in difficoltà.

«Il punto chiave oggi non è la componente energetica. Questo era vero nel 2022 e in buona parte nel 2023, ma oramai siamo tornati a livelli accettabili. Non quelli pre-crisi, ovviamente. Sono più alti, ma comunque gestibili. Le imprese già avevano scontato questa situazione. Non si tratta di un fattore aggiuntivo, quindi».

Come mai?

«Alcune industrie tradizionali adesso hanno nuova concorrenza globale. E vale anche

per gli Usa. Le vere vittime di questa situazione sono le cosiddette "mid-tech"».

Cosa fare?

«La struttura industriale europea deve cambiare. Il caso più evidente è quello del settore automobilistico. Da un lato si è in mezzo al guado, fra il vecchio modello imprenditoriale legato al motore a scoppio e quello nuovo dettato dall'elettrico. Il quale richiede meno manodopera e meno pezzi di ricambio. I costruttori europei si sono preparati per vendere moltissime vetture elettriche senza incontrare il favore dei consumatori».

Perché?

«Non tanto per la presenza delle auto cinesi a basso costo, ma perché i clienti si attendono che la stessa vettura costi di meno fra un anno. E questo vale anche per altri segmenti dell'industria europea».

Si rimandano gli acquisti.

«Non solo. A incidere sono anche gli incentivi alle vendite. Quando sono stati tolti, l'effetto è stato immediato».

C'è solo questo?

«No. L'industria europea, in particolare modo quella italiana e quella tedesca, dipendono molto dalla Cina. Il rallentamento di Pechino è stato net-



Daniel Gros (Università Bocconi)

to e non ne si conosce a pieno la profondità. A patire di più sono componentistica, macchinari e lusso».

Quanto è grave il ritardo?

«Se prendiamo l'industria europea al netto di software e information technology, l'Ue è allo stesso livello degli Stati Uniti. E più o meno Usa ed Europa hanno fatto lo stesso percorso per circa 25 anni. La differenza è che gli Usa hanno sviluppato una seconda sorgente industriale, il tech».

Perché non è stato possibile in Europa?

«Le nostre industrie hanno preferito investire nei settori che già