

Industria in rosso da 23 mesi, tornata ai livelli del Covid

Produzione. A dicembre -3,1% il calo -7,1% annuo. Nel 2024 l'indice cede il 3,5%.

L'output di auto (310mila) scende ai minimi dal 1957

Luca Orlando



Trattori e fonderie. E poi calzature e borse, ingranaggi e componenti, lavorazioni meccaniche e biciclette. E naturalmente auto. L'elenco dei segni meno nelle rilevazioni Istat sulla produzione industriale è lungo ma ciò che colpisce è soprattutto la profondità della voragine aperta, con riduzioni annue che nel mese di dicembre superano ampiamente il 20-30% e che nel caso delle vetture (-43%) si trasformano in un quasi dimezzamento dell'output. Ma limitarsi a questo comparto per spiegare i numeri sarebbe un errore, guardando alla frenata corale registrata dall'Istat. Un calo di oltre tre punti rispetto a novembre e del 7,1% su base annua (solo ai tempi del Covid era andata peggio), costruito con una lunga sequenza di segni meno. Media che risente certamente anche delle scelte effettuate da numerose aziende, che in mancanza di lavoro hanno preferito prolungare la pausa natalizia anticipando lo stop e posticipando comunque la riapertura di qualche giorno a gennaio. Azioni che hanno lasciato il segno nelle statistiche. Tra i macro-settori strettamente manifatturieri non vi è in effetti alcun segno positivo ma anche allargando lo sguardo all'intero anno il bilancio non è esaltante, con il solo comparto alimentare in grado di presentare numeri in crescita. Per la produzione industriale salgono così a 23 i mesi di caduta consecutiva nel dato tendenziale, quasi due anni in apnea suggellati dalla rilevazione di dicembre. Discesa 2024 che in termini di incassi per la manifattura è stimata in 42 miliardi di euro e che dal lato produttivo vede una frenata media del 3,5%, secondo arretramento annuo consecutivo dopo il - 2% del 2023.

Guardando al valore attuale dell'indice, per trovare livelli produttivi analoghi si deve tornare a giugno 2020, nel pieno del Covid. Con la differenza che mentre allora si

trattava di una tappa all'interno di un percorso di risalita già avviato, oggi il trend è esattamente opposto.

Ad abbattere la media sono da tempo due comparti in particolare, auto e settore moda, i peggiori anche in questo caso: due punti di caduta dell'indice vengono da qui. Per le vetture si tratta di un output quasi dimezzato (-43%), esito scontato del massiccio ricorso alla Cig del gruppo Stellantis. Per numero di auto prodotte, comunica Anfia, dicembre vede un tracollo del 65% (da 30mila a 10mila) e per l'intero 2024 si scende a 310mila unità (-42,8%), il livello più basso dal 1957. Nel tessile abbigliamento la frenata supera il 18%, così come a doppia cifra è il calo della metallurgia, mentre macchinari e legno-carta arretrano di oltre il 9%. Nei dati Istat, a fine 2024 l'utilizzo della capacità produttiva si riduce al di sotto del 75%, l'ultima volta era capitato nel pieno del Covid, terzo trimestre 2020. E bisogna tornare a quei momenti anche per vedere dati peggiori di quelli odierni rispetto all'adeguatezza della domanda, ritenuta insufficiente da oltre un quarto delle aziende, livelli doppi rispetto alle medie storiche di questo indicatore. Domanda debole in particolare dal lato degli investimenti, freno visibile nei numeri dei produttori di macchinari, con il mercato interno in riduzione a doppia cifra (-17,4% nelle stime Federmacchine), un calo di oltre cinque miliardi nel 2024. Alle incertezze internazionali e al caro-tassi si è aggiunta la lunga attesa per le misure di Transizione 5.0, impasse che non ha aiutato spingendo le aziende a rinviare le decisioni in vista dei nuovi incentivi. Anche se nelle ultime settimane si registra una parziale accelerazione, il portale Gse registra crediti di imposta prenotati per 394 milioni, poco più del 6% del totale a disposizione. Se la domanda interna non brilla, anche dai mercati esteri la spinta è ridotta, con un export che nei primi 11 mesi dell'anno cede lo 0,7%. Crescita in parte sottratta alla nostra industria dalla Germania, il cui rallentamento produce effetti ad ampio raggio sugli acquisti di made in Italy. Il "danno" diretto è di 3,6 miliardi di discesa dell'export (primi 11 mesi 2024), esito di una più ampia riduzione delle importazioni tedesche dal mondo, in calo del 2,8% nel 2024, così come in calo di un punto è stato l'export di Berlino. Mentre il Pil, dopo il segno meno del quarto trimestre, chiude il 2024 in rosso per il secondo anno consecutivo. Economia ferma anche in termini produttivi, con una produzione industriale giù di tre punti a dicembre, del 4,5% nell'intero anno, con ordini manifatturieri che presentano un analogo segno meno. Produzione frenata dal settore auto, che a dicembre ha subito un vero tracollo, caduta di 13 punti (33mila vetture prodotte in meno su base annua) che azzerà i guadagni precedenti, portando l'anno ad un sostanziale pareggio, con 3,2 milioni di vetture prodotte (10 volte l'Italia). Altro punto critico a Berlino riguarda le costruzioni, scese ai minimi storici, con permessi di costruire dimezzati rispetto ai livelli pre-Covid. Quadro che in tutta Europa non è brillante, anche se qualche segnale di stabilizzazione è visibile nell'indice dei direttori d'acquisto: resta al di sotto della soglia critica (50), ma a gennaio risale ai massimi da otto mesi.