

Automotive, in Germania persi 50mila posti di lavoro

Simonluca Pini

Da Locomotiva d'Europa a freno per la Germania. L'industria automobilistica tedesca sta rapidamente cambiando il proprio ruolo a livello globale ma soprattutto nazionale, con una sofferenza che si sta traducendo in una perdita d'occupazione più alta rispetto ad altri settori. Se complessivamente l'industria tedesca ha perso secondo uno studio di EY (Ernst & Young) quasi 250mila posti di lavoro dal 2019, lo strategico comparto delle quattro ruote ha tagliato quasi il 7% della forza lavoro per un totale di circa 51mila persone in un anno. Complessivamente l'occupazione è scesa del 2,1% attestandosi a 5,42 milioni di lavoratori al 30 giugno, con un calo di circa 114mila posti in 12 mesi, secondo i dati dell'Ufficio Federale di Statistica.

Le industrie tedesche hanno generato un fatturato di oltre 533 miliardi di euro (623,98 miliardi di dollari) nel secondo trimestre del 2025, in calo del 2,1% su base annua, secondo quanto rilevato da EY, citando i dati dell'ufficio statistico ufficiale.

Non è solo il settore automobilistico ad essere colpito dalla perdita di posti di lavoro: i settori della meccanica e della produzione di metalli hanno perso, rispettivamente, 17mila e 12mila posti, mentre il chimico e il farmaceutico sono rimasti sostanzialmente stabili.

Ma come si è arrivati a questa situazione? Le cause della “tempesta perfetta” che sta colpendo l'industria automobilistica tedesca sono molteplici, a partire dal costo dell'energia aumentato in maniera esponenziale dopo l'invasione russa in Ucraina e il prezzo delle materie prime come l'alluminio aumentato vertiginosamente. Se già questi due elementi basterebbero per mandare in crisi ogni settore, l'automotive tedesco (come quello europeo in generale) si è ritrovato a dover affrontare la più importante transizione della propria storia – da termico a completamente elettrico – sfidando un concorrente come quello cinese nettamente in vantaggio di materia di auto a ioni di litio.

E proprio molte decisioni legate allo stop al termico fissato al 2035 stanno mettendo a dura prova i costruttori automobilistici tedeschi. L'esempio più significativo arriva dall'all-in (termine preso dal mondo del poker, che si traduce nel mettere tutte le proprie risorse su un solo punto) di marchi come Porsche sull'elettrico. Perché, ad esclusione dell'iconica 911, il marchio di Zuffenhausen ha deciso di virare in maniera netta verso il 100% elettrico abbandonando modelli termici dagli elevati volumi come la Macan.

La scelta non sta dando i risultati sperati, come confermato dai risultati del primo semestre, con ricavi pari a 18,16 miliardi di euro, in calo del 6,7% dai 19,46 miliardi

di un anno fa. L'utile operativo è crollato del 67% a 1,01 miliardi dai 3,06 miliardi dei primi sei mesi del 2024, con un margine sulle vendite al 5,5%, dal 15,7% di un anno fa. Se i numeri di Porsche preoccupano soprattutto in vista dei nuovi modelli in arrivo, con l'elettrico che continuerà ad essere centrale con l'arrivo di Cayenne EV e 718 elettrica, l'intero gruppo Volkswagen sta attraversando un periodo complesso legato da una parte all'elevato costo del lavoro e dall'altra a risultati di vendita decisamente diversi dalle attese.

Situazione complessa anche in casa Mercedes, dove il ceo Ola Källenius ha confermato alla stampa tedesca la volontà di rivedere la strategia sull'alto di gamma, dove la componente elettrica è dominante, e in veste di presidente Acea ha ricordato come serva maggiore flessibilità sul passaggio totale all'auto elettrica. Secondo Källenius, oltre il 40% dei fornitori dell'industria automotive è oggi a rischio redditività, minacciato da una trasformazione troppo rapida e da una crescente pressione competitiva a livello globale.

La crisi colpisce non solo i produttori premium tedeschi ma anche i generalisti, con Opel che sta rivedendo la scelta di diventare un marchio completamente elettrico. A tutto questo si aggiunge l'incognita dazi, con i dati che mostrano come le esportazioni verso gli Stati Uniti siano crollate del 10% nel secondo trimestre. Numeri in calo anche per le esportazioni verso la Cina, diminuite del 14 per cento.

© RIPRODUZIONE RISERVATA