



L'INCHIESTA

LA CRISI TEDESCA
TRADISCE L'ITALIA

PAOLO GRISERI

La locomotiva si ferma, panico sui vagoni. La crisi tedesca non si intravede ancora in lontananza nei dati di consuntivo dell'economia italiana ma i segnali del gelo prossimo venturo ci sono tutti. E le aziende del Nord che lavorano per la Germania sperano, senza dichiararlo, che il governo di Berlino apra i cordoni della borsa. - PAGINA 4



PAOLO GRISERI

La locomotiva si ferma, panico sui vagoni. La crisi tedesca non si intravede ancora in lontananza nei dati di consuntivo dell'economia italiana ma i segnali del gelo prossimo venturo ci sono tutti. E le aziende del Nord che lavorano per la Germania sperano, senza dichiararlo, che il governo di Berlino apra i cordoni della borsa anche a rischio di sfiorare l'attuale rapporto deficit/Pil. Per aiutare le imprese e non bloccare le commesse, comprese quelle all'indotto italiano.



Che il futuro sia nero lo dicono le stesse previsioni degli imprenditori. Un'indagine della camera di commercio italo-germanica (si chiama così perché è nata un secolo fa) dice che il 23 per cento delle aziende che lavorano per l'economia tedesca, quasi una su quattro, prevede una situazione in peggioramento nei prossimi 12 mesi. Mentre solo il 9,8 per cento valuta negativamente la situazione attuale. Insomma, ci si attrezza al peggio. E a giustificare le fosche previsioni c'è, nel 60 per cento dei casi, il calo della domanda, cioè il

venir meno delle commesse d'oltralpe. Un grande guaio perché le ordinazioni tedesche hanno rappresentato nel 2022 un valore di 87,4 miliardi. Nel primo semestre di quest'anno il valore delle esportazioni è stato sostanzialmente in linea. Ma è come se le aziende italiane si trovassero sull'orlo di una cascata: la navigazione finora è stata tranquilla ma questo non dice nulla su quel che sta per accadere.

Il settore più coinvolto è naturalmente quello dell'automotive, certamente una fetta molto significativa del nostro export. Nel primo semestre di quest'anno, le esportazioni dell'automotive italiano verso la Germania sono cresciute del 26 per cento (da questo dato va sottratto l'effetto dell'inflazione).

Il presidente di Federmeccanica, Federico Visentin, sintetizza le avvisaglie della crisi che importeremo dalla Germania: «Abbiamo cominciato a notare i primi segnali nel secondo trimestre con la crisi delle esportazioni della metallurgia, primo indicatore delle difficoltà economiche successive. E nella terza analisi congiunturale del 2023 vedremo come accanto alle difficoltà dell'esportazione dei metalli rallenta in modo significativo la crescita dell'automotive. In generale i dati

dell'export delle nostre aziende sono positivi, crescono del 4 per cento, mariflettono un andamento diseguale: gran parte dell'incremento è dovuto alle esportazioni nei Paesi fuori dall'Unione Europea».

Chi la crisi tedesca la vede da vicino è Giuseppe Pardini, presidente di Feralpi, un colosso dell'acciaio che dalla Lombardia è andato a conquistare la Germania. Lo stabilimento in Sassonia, vicino a Dresda occupa 800 dipendenti. «In Germania stanno accadendo cose fino a poco tempo fa impensabili. In trent'anni non ho mai visto il Pil tedesco scendere sotto lo zero. Adesso accadrà: è come se cadesse un tabù». Conseguenze? «Molto dipende dalle scelte della politica e dalle difficoltà del governo che si trova a fronteggiare l'avanzata dei partiti della protesta ma vuole tenere fede all'impegnativo di non aumentare il deficit». Che cosa significa questo per l'Italia? «Se si fermano i consumi in Germania molte aziende italiane esportatrici saranno in difficoltà. Ma perché questo non accada è necessario aumentare la spesa pubblica con interventi di sostegno alla domanda».

Alle difficoltà generali dell'economia si sommano quelle dei singoli settori: «La transizione dal motore a scoppio all'elettrico sta

rendendo difficili le scelte delle aziende», sostiene Valter Caiumi, presidente della Confindustria emiliana dove si trova uno dei poli italiani dell'automotive. Il problema, spiega, «è che il passaggio all'elettrico scelto dall'Europa è avvenuto seguendo norme rigide che ci impediscono di diventare riferimento per altri mercati mondiali». Da questi rischi sono in parte esentate le aziende premium che lavorano con alti margini per tutti i mercati mondiali come la Ferrari a Maranello o la Lamborghini o la Maserati.

Anche Italdesign, fondata a Torino da Giorgetto Giugiaro e poi acquistata dai tedeschi del gruppo Volkswagen, cerca di diversificare il più possibile i clienti andando a cercarli fuori dall'Europa. Antonio Casu spiega che «per il momento non abbiamo visto effetti del rallentamento tedesco. Ma certo se ci sarà è difficile che noi possiamo fare le cicale mentre il gruppo sceglie l'austerità. A questo si aggiunge il fatto che negli ultimi due anni tutti i costruttori di auto hanno chiesto progetti raddoppiati: per ogni modello dovevamo immaginare una versione elettrica e una plug-in hybrid. Questo non accadrà ancora per molto e il numero dei progetti inevitabilmente diminuirà».

Traditi dalla Baviera

L'ANALISI

Vincenzo Rosati, carrozziere e designer di lusso ad Avigliana, vicino a Torino, questa tendenza l'ha già vista arrivare: «Fino a poco tempo fa il 70 per cento del nostro fatturato come Euro-

dies era rappresentato dai prototipi. Ora abbiamo introdotto la lavorazione di auto in piccole serie per clienti come Bmw e Maserati proprio per sopperire al calo delle richieste di

nuovi progetti». La crisi tedesca arriverà a condizionare dunque settori che stanno già attraversando una delicata fase di transizione. «Ma in questi casi gli italiani sanno dare il me-

glio», sottolinea Casu. «Quando sento i colleghi tedeschi in ansia per le previsioni negative sul futuro della loro economia, rispondo loro scherzando: «Benvenuti in Italia!»».—

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La crisi dell'economia tedesca spaventa l'industria italiana che lavora con la Germania “Non avevamo mai visto la loro crescita sotto lo zero” E ora si spera che Berlino apra i cordoni della borsa

La transizione green complica i piani “Non siamo più il loro riferimento”

L'export resta positivo ma la spinta arriva dai Paesi extra-europei

“
Federico Visentin
Federmeccanica



Abbiamo visto i primi segnali di rallentamento già nel secondo trimestre del 2023

“
Giuseppe Pasini
Feralpi



Per evitare difficoltà sono necessari interventi a sostegno delle aziende dell'export

-0,5%
La crescita del Pil tedesco stimata dal Fmi per l'anno in corso

6,3%
Il tasso d'inflazione che la Germania ha registrato durante il 2023

3,2%
Il tasso di disoccupazione che si toccherà il prossimo anno



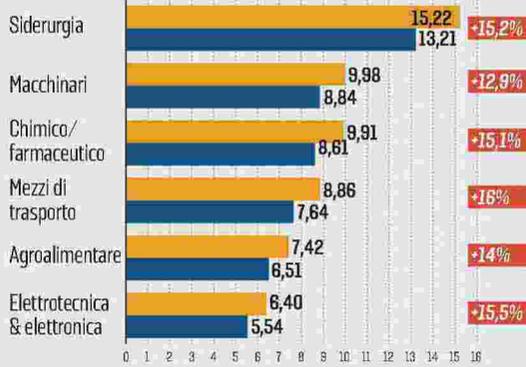
Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

125230

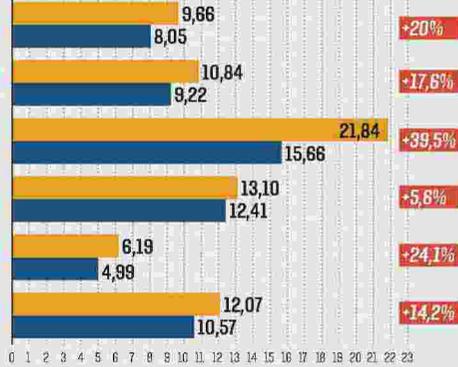
LA FOTOGRAFIA

I settori chiave dei rapporti commerciali tra Italia e Germania (dati in miliardi di euro) 2022 2021

Export Italia verso Germania



Export Germania verso Italia



Fonte: Istat

WITHUB



La sfida
La Germania è alle prese con la trasformazione dell'industria pesante per fronteggiare la riduzione delle emissioni di CO2

IMAGOECONOMICA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

125230