

## La frenata della produzione industriale e le conseguenze

(14 gennaio 2019)

La **frenata** della produzione industriale in **Italia** registrata a novembre 2018, -1,6% su ottobre e ben -2,6% su novembre 2017, è stata la **maggiore**, su base annua, registrata **da ottobre 2014**. La più evidente, tra i settori, è stata quella che ha interessato i mezzi di trasporto, il comparto che più degli altri aveva tirato nell'ultimo periodo (-4,3% a novembre rispetto ad un anno fa). Male anche il comparto dei macchinari, che più di tutti aveva beneficiato degli investimenti nel 2017 indotti dal piano industria 4.0.

Dall'inizio dell'anno la produzione industriale italiana limita la crescita al +1,2%, esattamente **un terzo** rispetto alla performance realizzata nel 2017, con un calo costante nel corso dell'anno. (+3,4% da gennaio a marzo, +1,9% da aprile a giugno, -0,1% da luglio a ottobre). La produzione industriale è ancora inferiore del 20% rispetto al **picco pre-crisi** della primavera 2008.

A novembre in calo del -4,7% su base annua la produzione anche in **Germania**, il peggior risultato **dal 2009**, per effetto del brusco rallentamento della produzione di **auto**, crollata del 20% nell'ultimo bimestre.

La Germania rappresenta per l'Italia il **primo partner commerciale**, assorbendo il 12% delle vendite oltre confine. Per la provincia di Udine tale quota sale al 18%. Secondo l'istituto di statistica tedesco, la Germania (dopo il +2,2% del Pil nel 2017 e il +1,2% del 2018) ha ancora margini per crescere in maniera sostenibile, anche se le due incognite, **Brexit** e **protezionismo** di Trump, potrebbero cambiare lo scenario. Una hard Brexit potrebbe tagliare il Pil tedesco fino allo 0,5% nel 2019 visto che il Regno Unito è il quarto Paese per l'export della Germania. Di positivo è che le grandi case automobilistiche tedesche, che hanno risentito del lento adeguamento ai nuovi standard europei anti-inquinamento, stanno uscendo da questo tunnel che ha frenato le vendite dei diesel. Ci si attende quindi un rimbalzo dell'industria tedesca come conseguenza dell'aumento dei nuovi ordini.

Anche la seconda economia mondiale, quella **cinese**, mostra segni di rallentamento: anche qui pesa il calo delle vendite di auto. A fronte di una previsione di incremento del 3% a inizio 2018, le vendite annue sono scese del 2,8%: si tratta del primo grande calo dal 1990. Sempre nel 2018 si è contratto il surplus degli scambi commerciali.

Sulla base del rallentamento del commercio mondiale, le previsioni ragionevoli ad oggi indicano una **crescita italiana del Pil nel 2019 dello 0,6%**, un livello inferiore all'1% ipotizzato dal Governo (e già rivisto al ribasso rispetto all'1,5% di alcuni mesi fa). Ne consegue che bisognerà **rivedere** tutti i **parametri** di finanza pubblica stimati. Il deficit potrebbe salire al 2,5% del Pil dal 2,04 stimato. Il debito pubblico in rapporto al Pil, anziché scendere, potrebbe salire di un punto. E con esso anche lo spread. Gli investitori a questo punto potrebbero continuare a comprare titoli di stato italiani ma a tassi più alti, con una diminuzione inoltre del valore dei titoli stessi detenuti dalle banche, con il rischio di un nuovo **credit crunch**.

## Italia – Indice Produzione industriale

(base 2015=100 – dati destagionalizzati)



Elaborazione Ufficio Studi Confindustria Udine su dati Istat