

Energia e componentistica, i freni che ingessano l'industria

I trend nella manifattura

Produzione al palo nel 2022: auto e macchinari in frenata mentre corrono i listini

Luca Orlando

Due anni fa a segnalarlo era un'impresa su 100, oggi sono 23, il record di sempre.

La crescita esponenziale di quanti evidenziano ostacoli alla produzione legati alla scarsità di materiali è il segnale statistico più evidente delle difficoltà dell'industria, che nel primo trimestre in Italia rallenta decisamente il passo. Tra carenza di componenti e caro-energia, a cui ora si aggiungono nuovi ostacoli all'export (a marzo le nostre vendite verso la Russia si sono più che dimezzate), la produzione procede a ritmi blandi e già il bilancio dei primi due mesi segnalato dall'Istat (+0,4%) indica differenze marcate rispetto allo scatto del 2021.

Uno stop che coinvolge anzitutto la meccanica, con l'area dei macchinari a dover rivedere drasticamente al ribasso le proprie ambizioni: dopo un anno in crescita a doppia cifra ora il target è un quasi-pareggio.

«Veniamo da un 2021 straordinario - spiega il presidente di Fe-

dermacchine Giuseppe Lesce - sia dal lato dei ricavi che della raccolta ordini: sono numerose le aziende che segnalano commesse senza precedenti. Il problema però è quello di riuscire a produrre e consegnare, oggi viviamo una fase di incertezza persino maggiore rispetto a quanto accaduto durante il picco del Covid: sul fronte dei prezzi e delle disponibilità di materiali e componenti vi sono grandissime difficoltà. Ecco perché crediamo che le prospettive di crescita oggi siano davvero ridotte».

Se nei macchinari i problemi legati al caro-energia sono solo indiretti, a subire in pieno lo shock dei rincari sono però numerosi altri settori, in primis carta, piastrelle e metallurgia. Comparti che in parte hanno già dovuto interrompere o

rallentare la produzione, contribuendo così a ridurre le medie. Altro settore in difficoltà, per motivi diversi, è quello dell'auto, frenato in termini di output dal momento negativo delle vendite in Italia e non solo: nel primo trimestre l'Europa ha perso infatti oltre il 10% delle immatricolazioni. Lavoro in calo per i costruttori che trascina verso il basso anche l'indotto. Esito inevitabile, tenendo conto che il primo mercato estero dei nostri componentisti, la Germania, continua a cedere terreno: nel primo trimestre le vetture prodotte da Berlino si sono ridotte del 12% (-113 mila unità) e il calo accelera a marzo, con una caduta del 29%.

A mascherare in parte la frenata dell'industria è però la corsa dei listini, ben visibile nella divaricazione dei dati tra produzione, quasi piatta, e fatturato, che invece continua a correre, con tassi di crescita di oltre il 20%. Ricavi che non si traducono in maggiori margini, perché gli aumenti sono l'esito dei maggiori costi negli acquisti, tra materie prime, gas ed energia elettrica. Eloquenti i dati di marzo dei prezzi alla produzione, con rincari su base annua che sfiorano il 37%. Decisiva l'energia, ma va detto che anche eliminando questa dinamica gli aumenti superano comunque il 12%, ben oltre le oscillazioni consuete.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Lesce (Federmacchine):
«Ordini ancora copiosi
ma il problema è come
produrre, mai vissuta
una simile incertezza»

