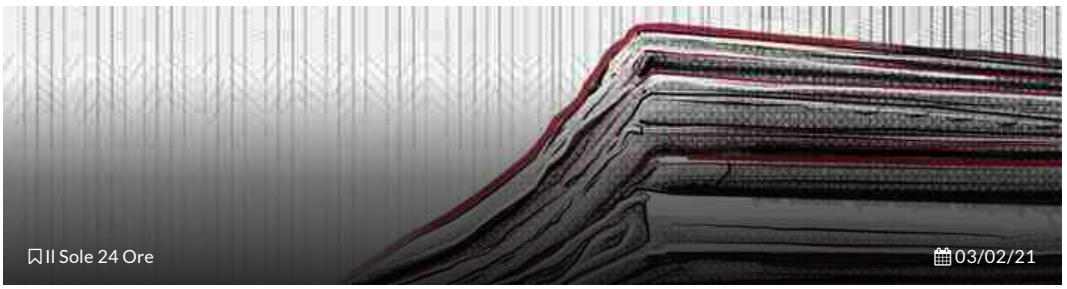

L'industria argina il crollo economico

«Pensavamo di perdere il 25-30% e invece alla fine chiudiamo l'anno con un milione di ricavi in più: chi l'avrebbe mai detto?». Non a tutti è andata così ma il racconto di Maria Vittoria Falchetti, terza generazione imprenditoriale nella componentistica auto, offre una sintesi interessante. Perché il suo gruppo, Mta di Codogno, è stato il primo grande componentista a cadere nella voragine del lockdown. Prima simbolo dell'impasse della manifattura, ora icona della sua rinascita, con ricavi (157 milioni) che quasi insperabilmente in Italia superano i livelli del 2019 e prospettive ancora migliori, con ordini oltre le attese e una produzione che per la prima volta nella storia dell'azienda è stata attiva anche il giorno di Natale. Racconto che con i dovuti aggiustamenti e con scale di valori diverse vale per gran parte della manifattura, abbattuta dal Covid a marzo e aprile ma in grado di risalire la china oltre le stime.

I dati della produzione industriale raccontano in modo eloquente il percorso, che nei primi 11 mesi vede un calo del 12,9%. Quasi un miracolo dopo il disastro del bimestre marzo-aprile, in grado di quasi dimezzare i livelli produttivi del periodo pre-covid.

«La manifattura – spiega il presidente di Confindustria Lombardia Marco Bonometti – ha dimostrato ancora una volta di essere fondamentale per la crescita e lo sviluppo di un grande paese come l'Italia, è e sarà determinante per tirare fuori gli altri settori da questa situazione difficile, così come per rendere sostenibile il peso del debito pubblico. Ecco perché ci auguriamo che l'industria torni centrale nelle scelte di politiche economiche in Italia e in Europa».

Il miglioramento degli ultimi mesi è visibile quasi ovunque con una sola enorme eccezione, la filiera del tessile-abbigliamento, che tra blocco del turismo, minore propensione all'acquisto, stop alle vendite al dettaglio a più riprese, è finita in una sorta di tempesta perfetta, cedendo tra gennaio e novembre quasi il 30% dei propri volumi. Disastro da cui invece si è salvata la meccanica, come dimostra ad esempio l'andamento dei macchinari: dal -30% previsto a fine maggio si è passati ad un -17% di fine anno, anche grazie alla performance quasi in pareggio della vasta area del packaging. Analogo trend per la meccanica varia:se a maggio stimava di chiudere l'anno con ricavi in calo di oltre il 20% quasi la metà delle imprese, a dicembre tale percentuale si era più che dimezzata.

I motivi? In termini settoriali un fattore chiave è stato certamente il recupero dell'auto, mercato di sbocco che a monte in Italia procura business ad un indotto di migliaia di imprese. Il crollo di metà 2020 delle vendite globali è stato in parte riassorbito, con un'evidenza interessante di ripresa oltreconfine. Rilevante, da questo punto di vista, è il recupero di produzione del leader europeo, la Germania, che sia a novembre che a dicembre vede un output di vetture in crescita. Progresso, va sottolineato, che si confronta in termini tendenziali con un periodo pre-Covid.

L'export, più in generale, è l'altro puntello che consente la tenuta della nostra manifattura. Anche in questo caso le previsioni più nere non si sono materializzate, con il made in Italy in grado di approfittare di una domanda più tonica delle attese. Nei primi 11 mesi dell'anno il gap è del 10,8%, narrazione cupa ma ben diversa rispetto all'abisso del 2009, quando le esportazioni cedettero oltre un quinto dei propri valori, crollo doppio rispetto a quello attuale. Già visibile il 2020 "extra-Ue", che vede un calo del 9,9%, meno drammatico delle attese per effetto in particolare dello straordinario recupero della Cina (in grado di chiudere l'anno quasi in pareggio) e della tenuta degli Usa, che a dispetto della pandemia dilagante cedono in termini di vendite poco meno del 7%: non un bilancio esaltante ma neppure un dramma.

Condividi su

POTREBBE INTERESSARTI ANCHE

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

150014