



INTESA  SANPAOLO

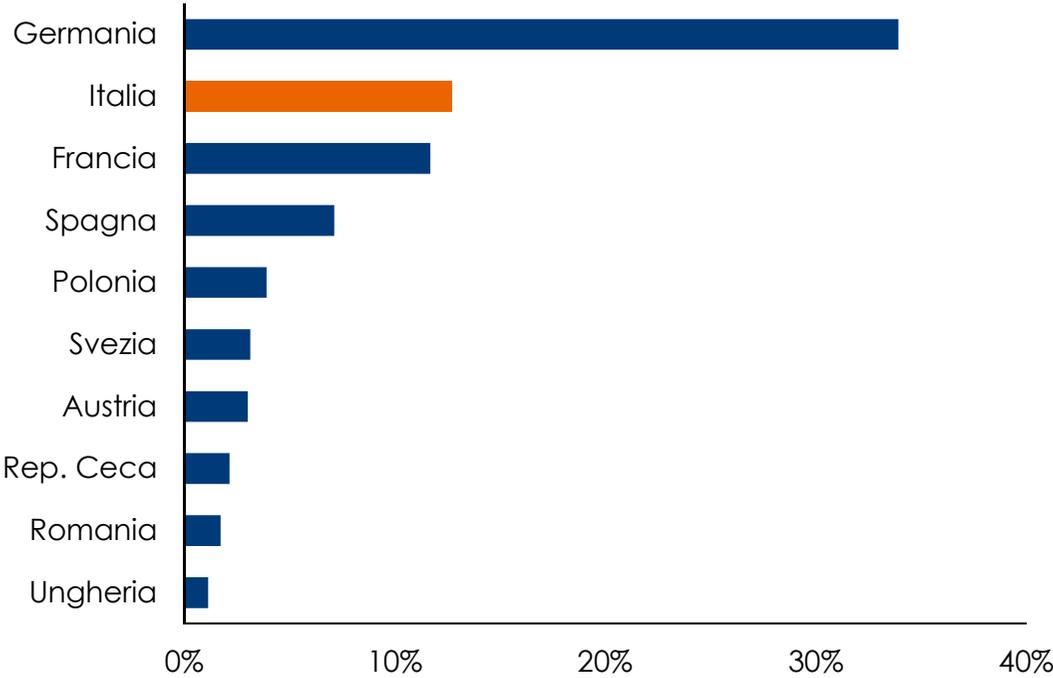
## **La Germania rallenta: quali impatti per il manifatturiero italiano?**

*Ilaria Sangalli*  
Direzione Studi e Ricerche

Rapporto Analisi dei Settori Industriali, 29 ottobre 2019

# Germania e Italia locomotive manifatturiere europee

**Principali paesi europei per valore aggiunto manifatturiero**  
(pesi % su dati a valori correnti, Ue27)



- La Germania rappresenta il cuore pulsante dell'economia europea, generando un terzo del valore aggiunto riconducibile al manifatturiero;
- Insieme all'Italia, secondo paese per ampiezza della manifattura, la quota sale al 46,7%.

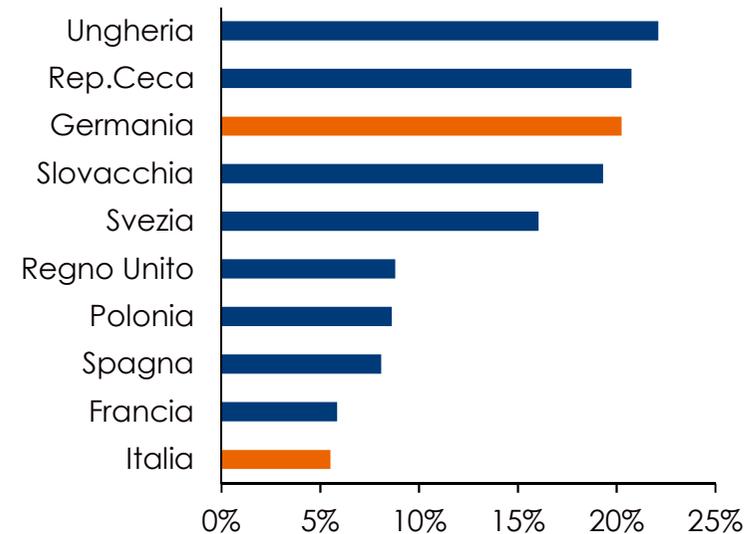
*Nota: il manifatturiero è la somma dei codici Ateco dal 10 al 32, al netto dei prodotti petroliferi (codice 19).  
Fonte: elaborazioni su dati Eurostat, conti nazionali*

# Industria tedesca: il settore di punta è l'automotive

**Scomposizione settoriale del valore aggiunto manifatturiero tedesco**  
(pesi % su dati in valori correnti)



**La centralità del settore automotive per alcuni paesi europei** (peso su valore aggiunto manifatturiero, % su dati a valori correnti)

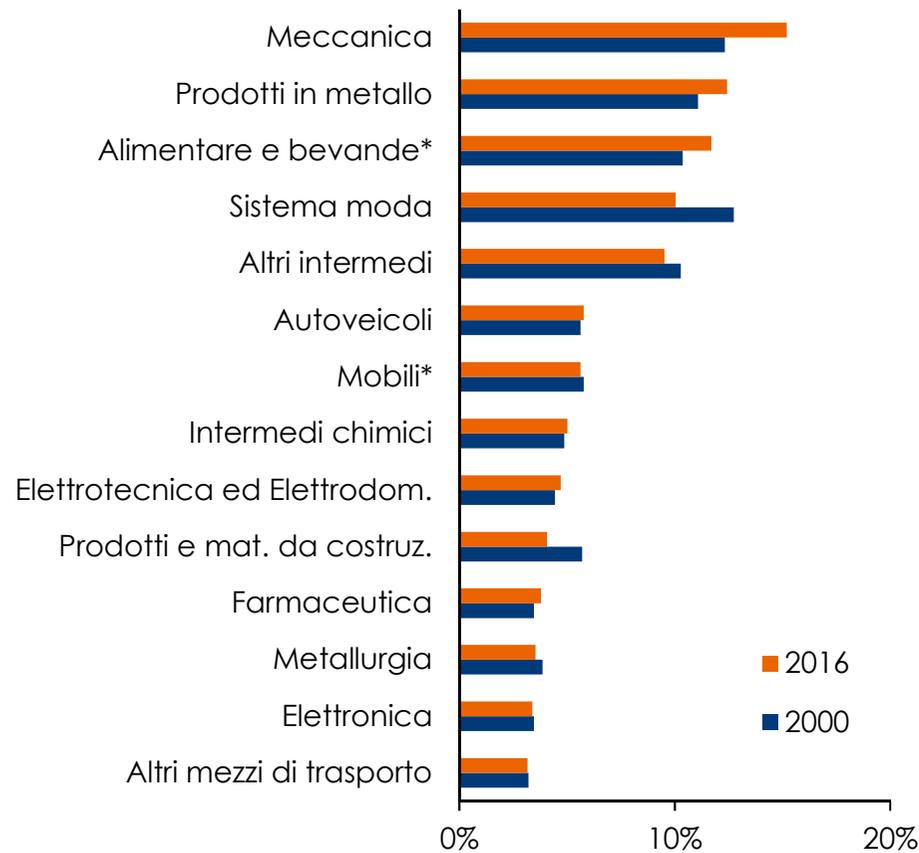


*Nota: alcuni settori si presentano aggregati nei conti nazionali: l'alimentare e bevande include anche il codice 12 (tabacco), i mobili includono il codice 32 (altre industrie manifatturiere).*

*Fonte: elaborazioni su dati Eurostat, conti nazionali*

# Industria Italiana: diversificazione produttiva come punto di forza

**Scomposizione settoriale del valore aggiunto manifatturiero italiano**  
(pesi % su dati in valori correnti)



- Come è noto, l'Italia presenta una struttura industriale molto più diversificata di quella tedesca;
- Oltre alla Meccanica, settore di punta, agli Autoveicoli e alla filiera dei metalli, pesano i settori di matrice tradizionale, come l'Alimentare e bevande, il Sistema moda, i Mobili.

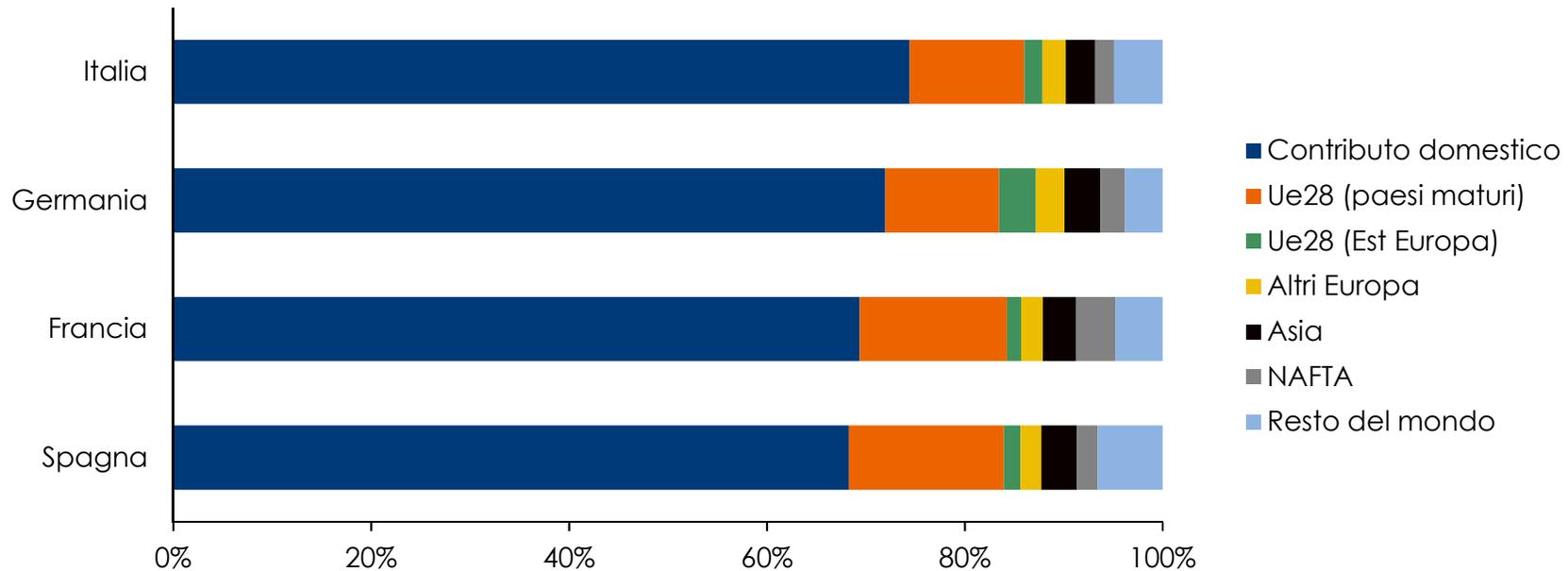
*Nota: alcuni settori si presentano aggregati nei conti nazionali: l'alimentare e bevande include anche il codice 12 (tabacco), i mobili includono il codice 32 (altre industrie manifatturiere)*

*Fonte: elaborazioni su dati Eurostat, conti nazionali*

# Le filiere produttive europee sono integrate

La creazione di un'area di libero scambio e l'adozione di una moneta unica hanno accelerato il processo di integrazione produttiva. L'Italia genera l'1,8% del valore aggiunto incorporato nell'output di prodotti manufatti tedeschi, la Germania il 4,1% del valore aggiunto incorporato in quelli italiani.

**Principali economie europee: scomposizione geografica delle Global Value Chain manifatturiere** (apporto di valore aggiunto all'output manifatturiero, quote %)



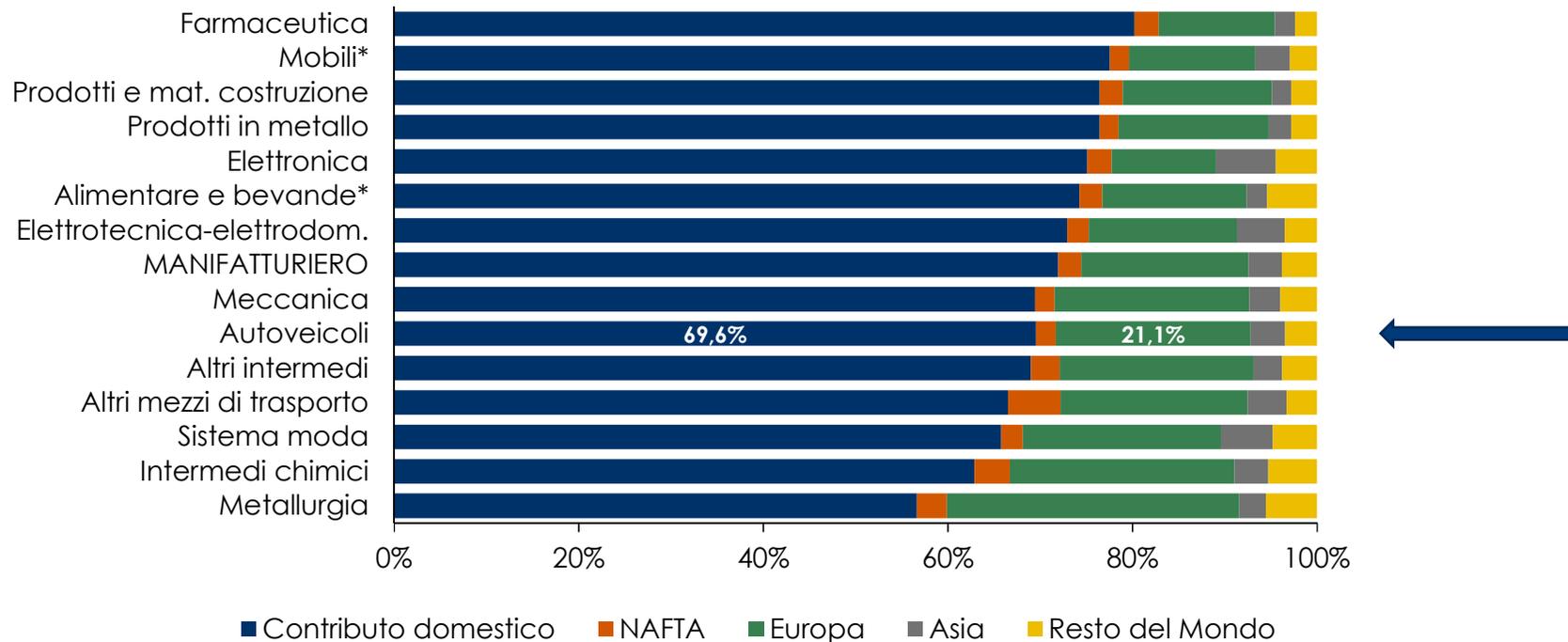
Nota: il manifatturiero è la somma dei codici Ateco dal 10 al 32, al netto dei prodotti petroliferi (codice 19).

Fonte: elaborazioni su dati World Input Output Database, release 2016

# In tutti i settori manifatturieri è forte l'integrazione tra Germania e paesi europei

I legami di filiera sono un canale di trasmissione degli shock tra un'economia e l'altra.

## Scomposizione geografica delle GVC tedesche: settori manifatturieri a confronto

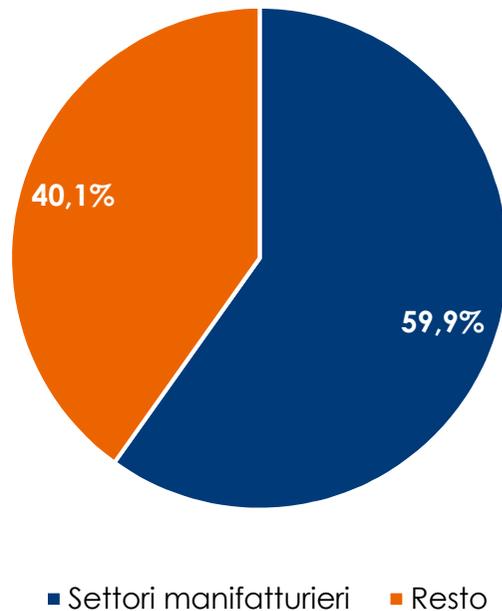


Nota: il manifatturiero è la somma dei codici Ateco dal 10 al 32, al netto dei prodotti petroliferi (codice 19). Alcuni settori si presentano aggregati nel database WIOD: l'alimentare e bevande include anche il codice 12 (tabacco), i mobili includono il codice 32 (altre industrie manifatturiere). Fonte: elaborazioni su dati WIOD (World Input Output Database), release 2016

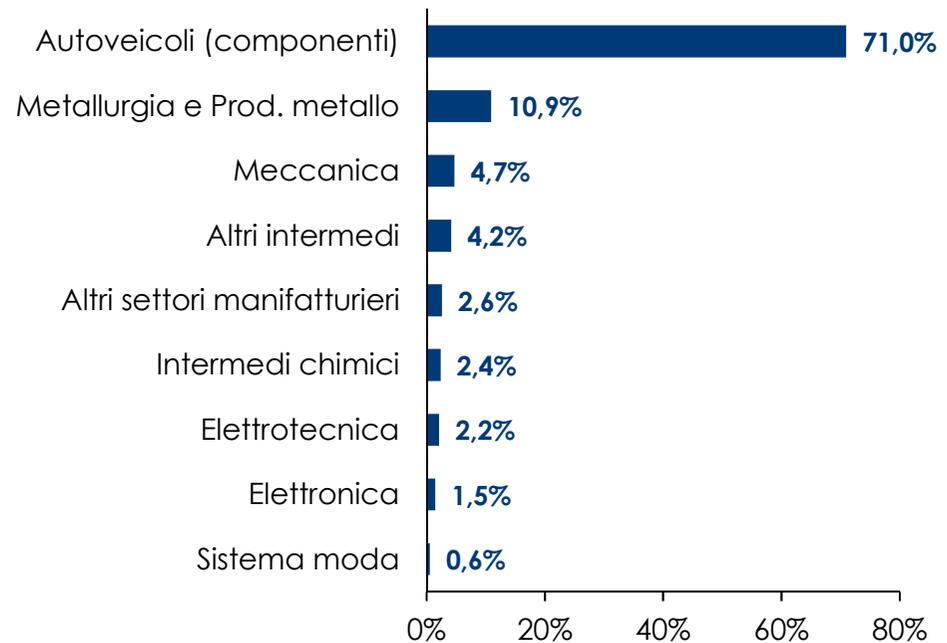
# L'automotive tedesco rallenta: quali i settori coinvolti?

## Scomposizione settoriale della GVC tedesca di autoveicoli

**Ripartizione tra settori manifatturieri e non**  
(peso % sull'output di autoveicoli)



**Peso dei singoli settori manifatturieri**  
(in % sul contributo manifatturiero all'output di autoveicoli)



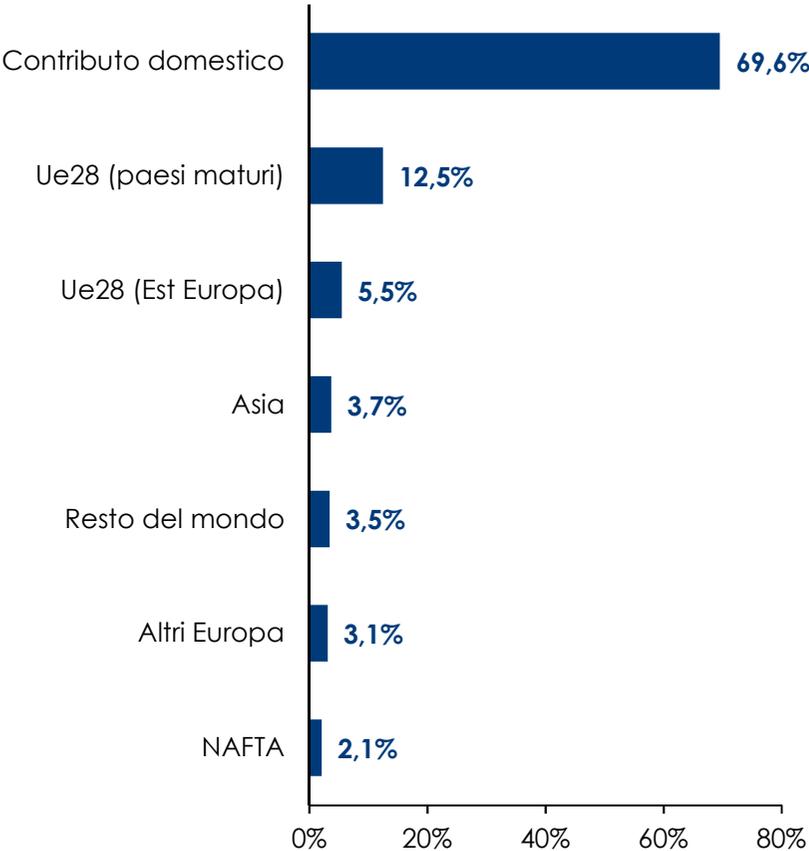
*Nota: la catena produttiva degli autoveicoli include solo il codice Ateco 29. Il manifatturiero è la somma dei codici Ateco dal 10 al 32, al netto dei prodotti petroliferi (codice 19). Il settore Elettrotecnica\* (codice 27) include anche gli elettrodomestici. L'aggregato Altri settori manifatturieri include tutti i settori manifatturieri residuali (in termini di contributi alla GVC automotive) non presenti in dettaglio nel ranking.*

*Fonte: elaborazioni su dati WIOD (World Input Output Database), release 2016*

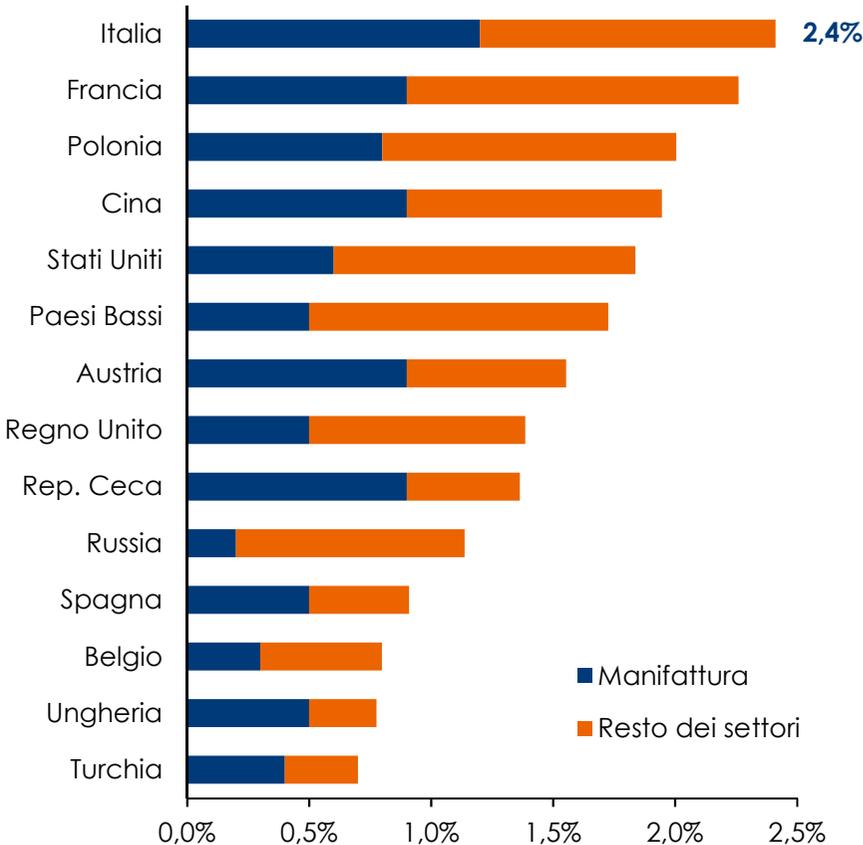
# L'automotive tedesco rallenta: quali i paesi coinvolti?

## Scomposizione geografica della GVC di autoveicoli

### Ripartizione per macro-aree geografiche (peso % sull'output di autoveicoli)



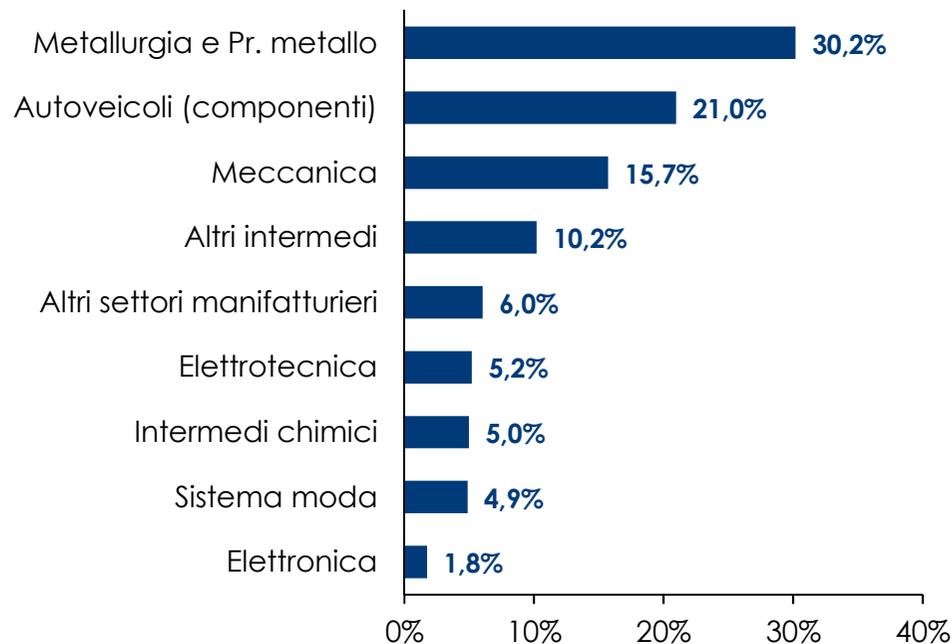
### Singoli paesi che contribuiscono alla catena produttiva (peso % sull'output di autoveicoli)



Nota: la catena produttiva degli autoveicoli include solo il codice Ateco 29.  
 Fonte: elaborazioni su dati WIOD (World Input Output Database), release 2016

# Contributo italiano: dettaglio settori manifatturieri

**Ranking dei principali settori manifatturieri italiani che contribuiscono alla GVC automotive tedesca**  
(pesi in % del contributo della manifattura italiana all'output di autoveicoli)

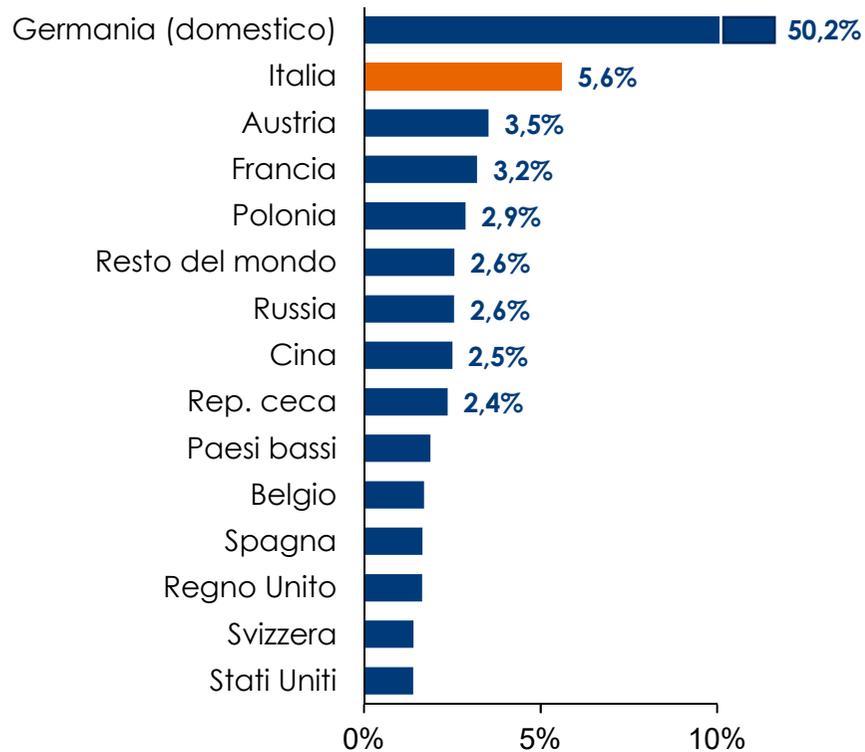


- L'Italia apporta una quota di valore aggiunto del 2,4% alla produzione tedesca di autoveicoli. Se si isola il contributo manifatturiero, la quota scende all'1,2% ma resta la più alta nel ranking dei singoli paesi che contribuiscono alla filiera;
- Il contributo manifatturiero mostra una prevalenza di prodotti in metallo e della metallurgia, componenti auto, meccanica, intermedi in gomma-plastica (altri intermedi).

# Metalmecchanica: Italia leader tra i paesi fornitori

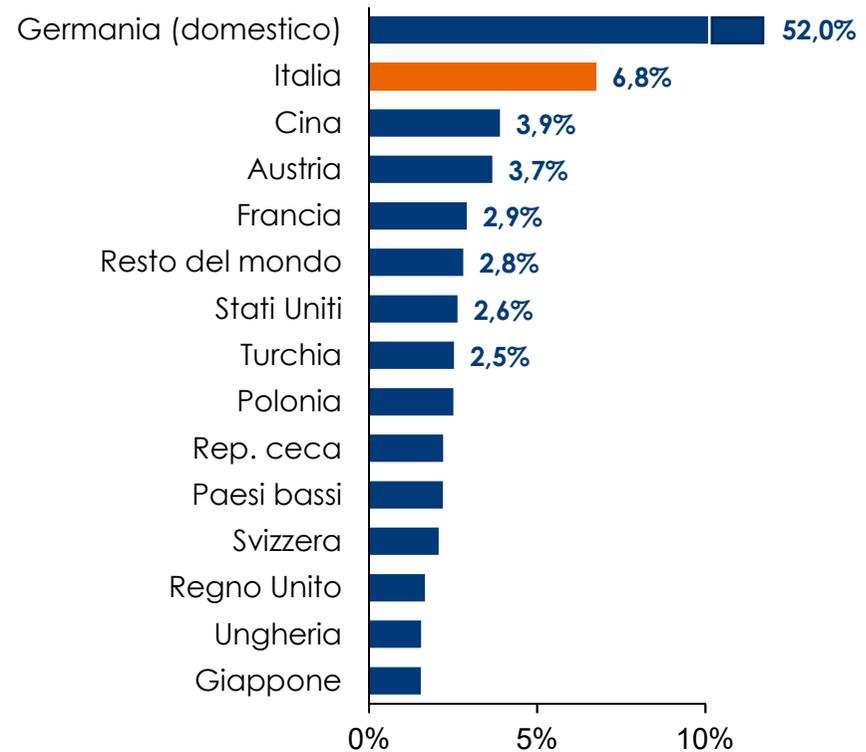
## Metallurgia e Pr. metallo: ranking paesi fornitori

(in % sul contributo della filiera dei metalli alla GVC tedesca degli autoveicoli)



## Meccanica: ranking dei paesi fornitori

(in % sul contributo di meccanica alla GVC tedesca degli autoveicoli)



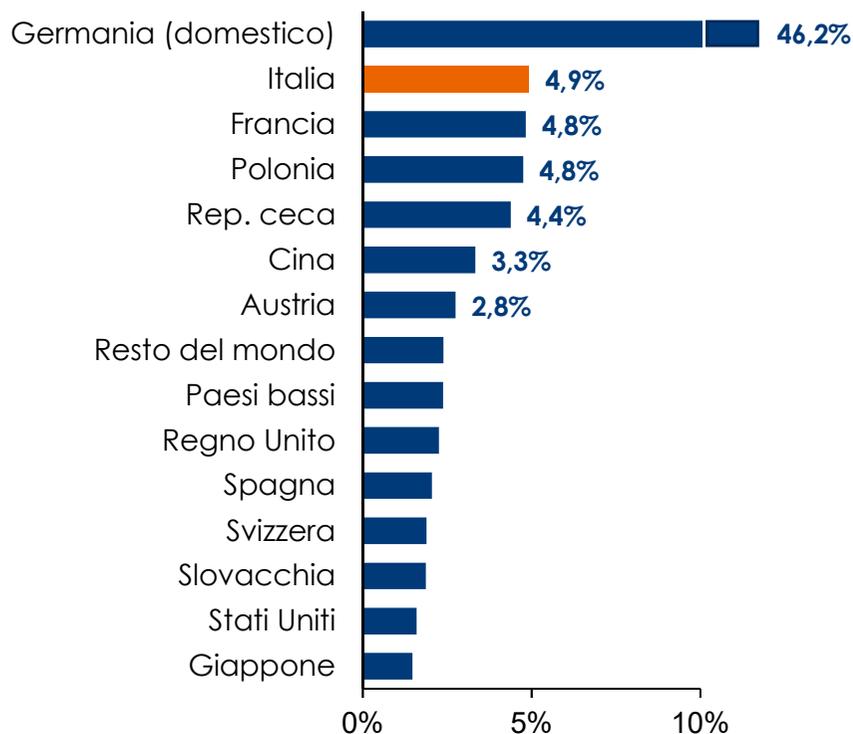
Nota: la manifattura contribuisce per il 60% circa all'output tedesco di autoveicoli. I Prodotti in metallo pesano il 6,3% sul contributo della manifattura, la Metallurgia pesa il 4,6% e la Meccanica il 4,7%.

Fonte: elaborazioni su dati WIOD (World Input Output Database), release 2016

# Intermedi in gomma-plastica: Italia ancora in testa

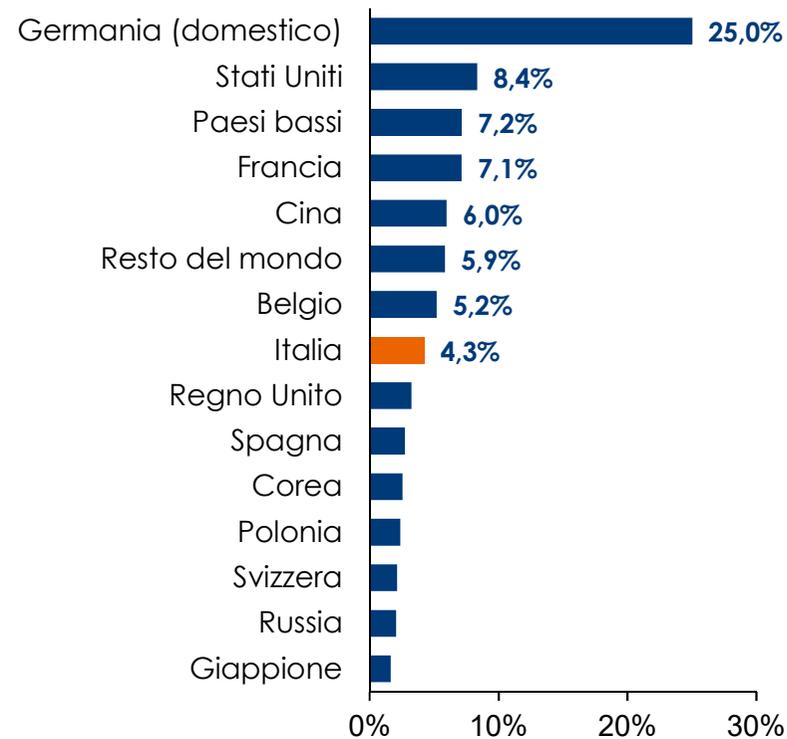
## Altri intermedi: ranking paesi fornitori

(in % sul contributo degli altri intermedi alla GVC tedesca degli autoveicoli)



## Intermedi chimici: ranking paesi fornitori

(in % sul contributo degli intermedi chimici alla GVC tedesca degli autoveicoli)



Nota: la manifattura contribuisce per il 60% circa all'output tedesco di autoveicoli. Il settore degli Altri intermedi pesa il 4,2% sul contributo della manifattura (3,5% gomma-plastica, residuale prodotti in legno e carta), quello degli Intermedi chimici il 2,4%.

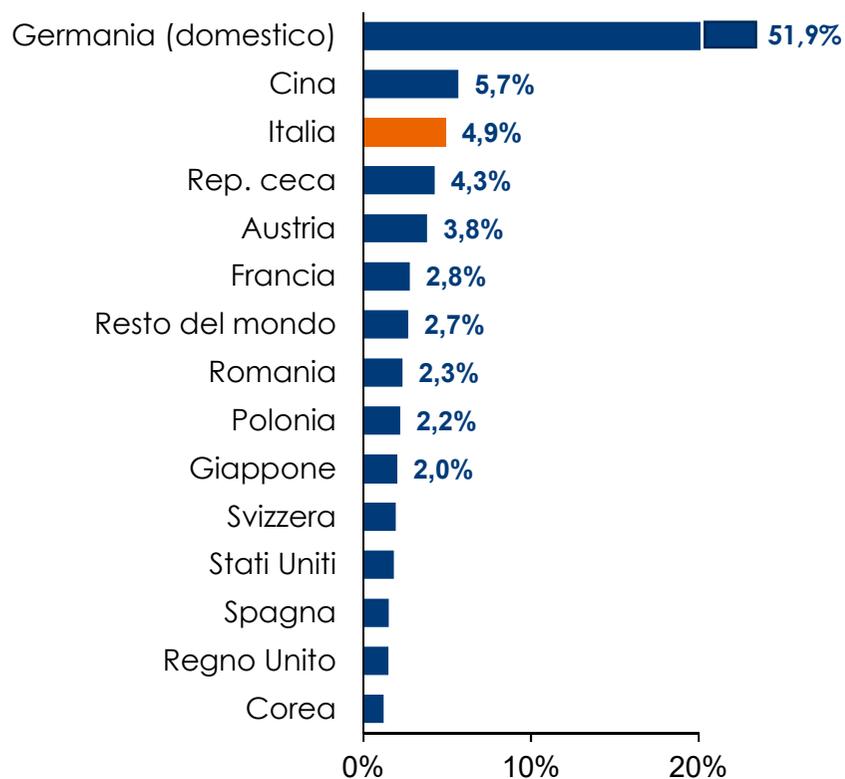
Fonte: elaborazioni su dati WIOD (World Input Output Database), release 2016

# Elettrotecnica ed elettronica: la leadership è cinese

11

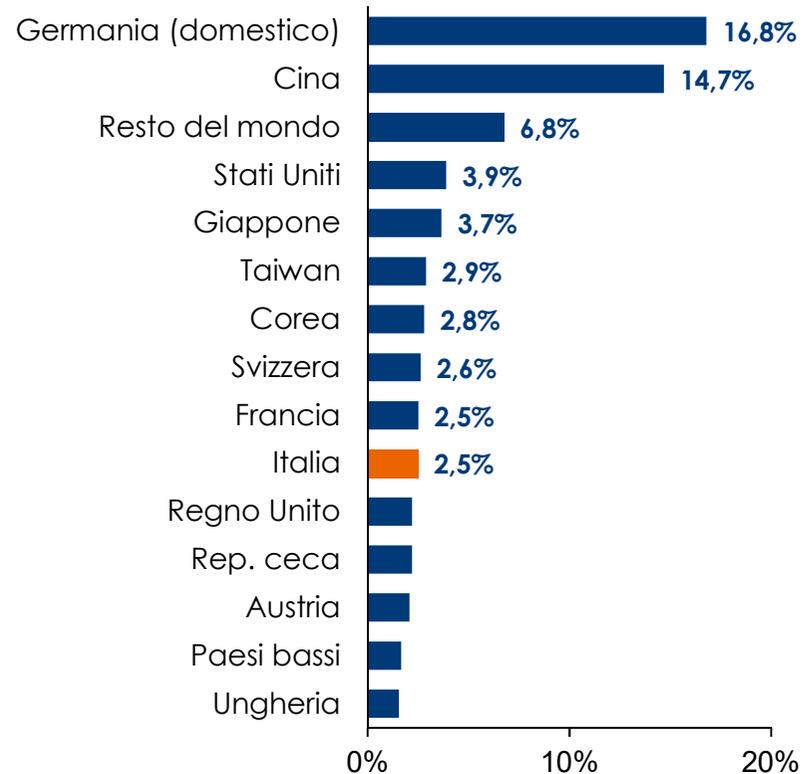
## Elettrotecnica: ranking paesi fornitori

(in % sul contributo di elettrotecnica alla GVC tedesca degli autoveicoli)



## Elettronica: ranking dei paesi fornitori

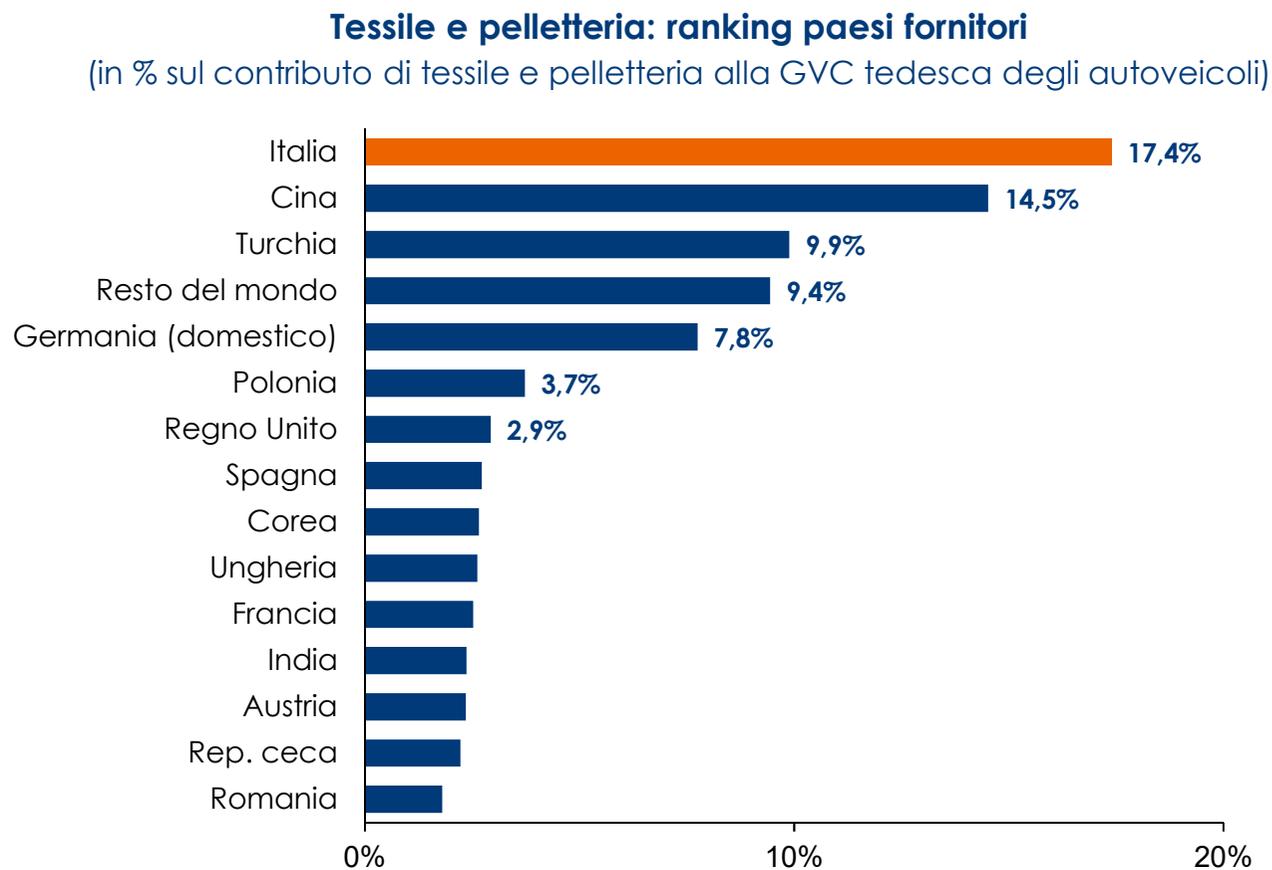
(in % sul contributo di elettronica alla GVC tedesca degli autoveicoli)



Nota: la manifattura contribuisce per il 60% circa all'output tedesco di autoveicoli. L'Elettrotecnica pesa il 2,2% sul contributo della manifattura, l'Elettronica l'1,5%.

Fonte: elaborazioni su dati WIOD (World Input Output Database), release 2016

# Tessile-pelletteria per l'automotive: Italia in testa ma sono forti le pressioni di Cina e Turchia



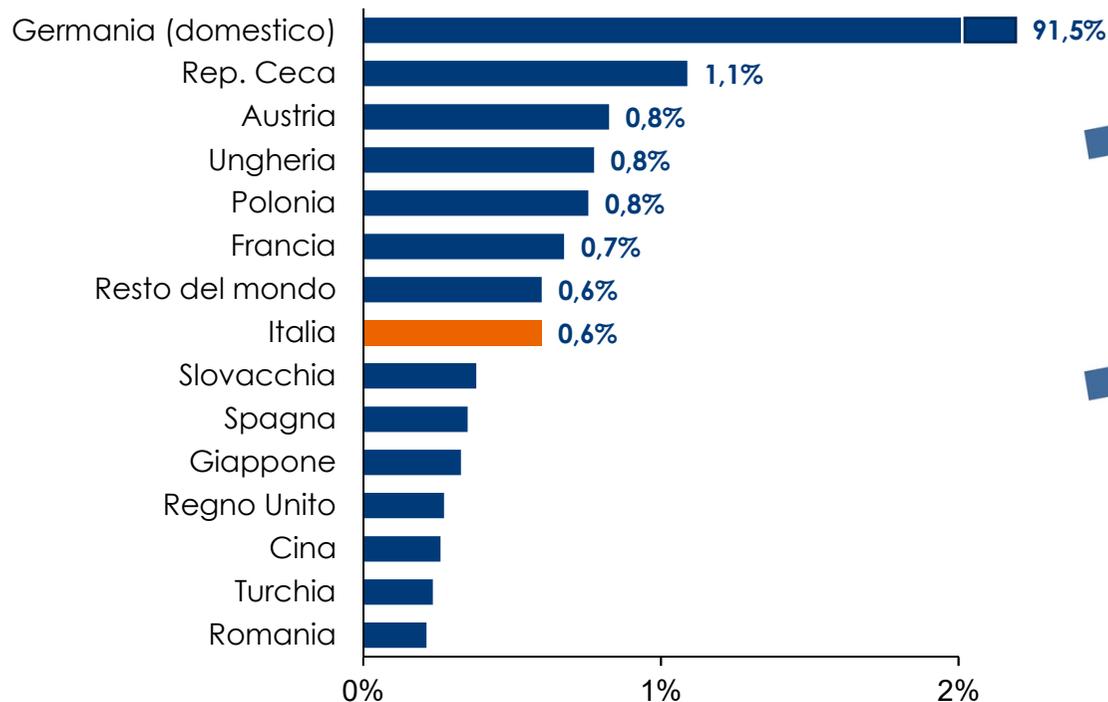
*Nota: la manifattura contribuisce per il 60% circa all'output tedesco di autoveicoli. Il tessile-pelletteria per l'automotive pesa lo 0.6% sul contributo della manifattura.*

*Fonte: elaborazioni su dati WIOD (World Input Output Database), release 2016*

# Componenti auto: è forte il legame con l'Est Europa

## Autoveicoli (componenti): ranking dei paesi fornitori

(in % sul contributo di tessile e pelletteria alla GVC tedesca degli autoveicoli)



- Le percentuali ridotte di contributo dei paesi terzi nel segmento dei componenti auto devono essere lette alla luce dell'elevato contributo domestico tedesco (91,5%);
- Per l'Italia, infatti, il flusso di tali componenti non è affatto di importanza secondaria: rappresenta il 21% dell'intero contributo manifatturiero alla GVC automotive tedesca.

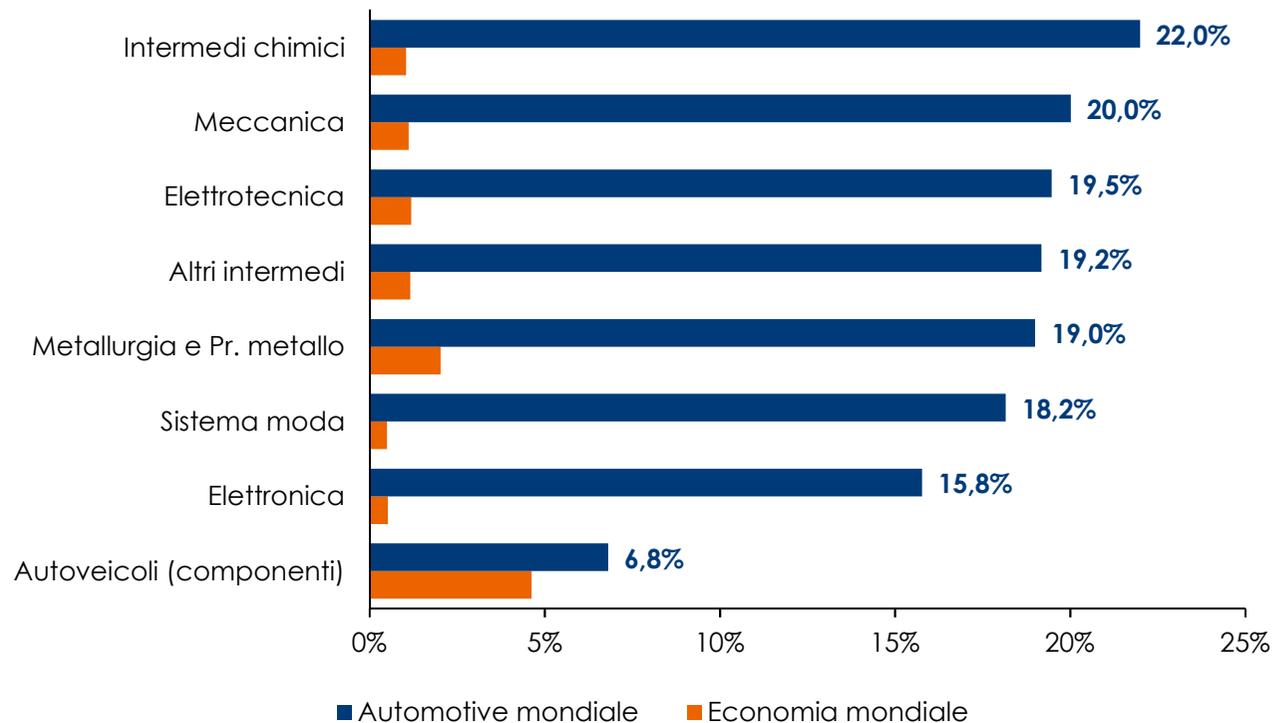
*Nota: la manifattura contribuisce per il 60% circa all'output tedesco di autoveicoli. Le componenti (classificate con lo stesso codice degli autoveicoli, il 29) pesano il 71% sul contributo della manifattura.*

*Fonte: elaborazioni su dati WIOD (World Input Output Database), release 2016*

# Quanto è esposta l'Italia? Il peso della Germania sul nostro contributo al settore automotive mondiale

## L'esposizione dei settori manifatturieri italiani verso l'automotive tedesco

(valore aggiunto destinato agli autoveicoli tedeschi in % del valore aggiunto che confluisce nell'automotive mondiale (barre blu) o nell'economia mondiale (barre arancioni))



Nota: l'economia mondiale è la somma delle catene del valore mappate nel database WIOD.

Fonte: elaborazioni su dati WIOD (World Input Output Database), release 2016

## Importanti comunicazioni

Gli economisti che hanno redatto il presente documento dichiarano che le opinioni, previsioni o stime contenute nel documento stesso sono il risultato di un autonomo e soggettivo apprezzamento dei dati, degli elementi e delle informazioni acquisite e che nessuna parte del proprio compenso è stata, è o sarà, direttamente o indirettamente, collegata alle opinioni espresse.

La presente pubblicazione è stata redatta da Intesa Sanpaolo S.p.A. Le informazioni qui contenute sono state ricavate da fonti ritenute da Intesa Sanpaolo S.p.A. affidabili, ma non sono necessariamente complete, e l'accuratezza delle stesse non può essere in alcun modo garantita. La presente pubblicazione viene a Voi fornita per meri fini di informazione ed illustrazione, ed a titolo meramente indicativo, non costituendo pertanto la stessa in alcun modo una proposta di conclusione di contratto o una sollecitazione all'acquisto o alla vendita di qualsiasi strumento finanziario. Il documento può essere riprodotto in tutto o in parte solo citando il nome Intesa Sanpaolo S.p.A.

La presente pubblicazione non si propone di sostituire il giudizio personale dei soggetti ai quali si rivolge. Intesa Sanpaolo S.p.A. e le rispettive controllate e/o qualsiasi altro soggetto ad esse collegato hanno la facoltà di agire in base a/ovvero di servirsi di qualsiasi materiale sopra esposto e/o di qualsiasi informazione a cui tale materiale si ispira prima che lo stesso venga pubblicato e messo a disposizione della clientela.

## Important Information

The economists drafting this report state that the opinions, forecasts, and estimates contained herein are the result of independent and subjective evaluation of the data and information obtained and no part of their compensation has been, is, or will be directly or indirectly linked to the views expressed.

This report has been produced by Intesa Sanpaolo S.p.A. The information contained herein has been obtained from sources that Intesa Sanpaolo S.p.A. believes to be reliable, but it is not necessarily complete and its accuracy can in no way be guaranteed. This report has been prepared solely for information and illustrative purposes and is not intended in any way as an offer to enter into a contract or solicit the purchase or sale of any financial product. This report may only be reproduced in whole or in part citing the name Intesa Sanpaolo S.p.A.

This report is not meant as a substitute for the personal judgment of the parties to whom it is addressed. Intesa Sanpaolo S.p.A., its subsidiaries, and/or any other party affiliated with it may act upon or make use of any of the foregoing material and/or any of the information upon which it is based prior to its publication and release to its customers.

### **A cura di:**

*Ilaria Sangalli, Direzione Studi e Ricerche, Intesa Sanpaolo*

### **Report prepared by:**

*Ilaria Sangalli, Research Department, Intesa Sanpaolo*