



Il problema dell'€™Europa Ã” la crisi economica della Germania

Descrizione

Se fossimo un Paese normale e ci occupassimo dei problemi reali dell'€™Europa, dovremmo concentrarci su un tema prioritario e urgente, molto delicato, e dalle possibili evoluzioni molto complicate per tutta lâ€™™Unione Europea.

Sto parlando della Germania e della crisi economica, ormai certificata dai dati ufficiali delle piÃ¹ importanti istituzioni di Berlino, nella quale Ã” piombata.

Sembra incredibile, quasi un gioco provocatorio.

Invece la locomotiva dell'€™economia europea annaspa e si Ã” quasi fermata. Con tutti i contraccolpi che questo puÃ² scatenare per le economie dei partner dei Paesi membri.

Soprattutto per lâ€™™Italia che vive, o meglio, sopravvive grazie alla domanda di beni e servizi dei âœ•poco amatiâœ• tedeschi che, perÃ², hanno tenuto in piedi il nostro sistema industriale, negli ultimi anni, grazie ai loro continui e rilevanti ordini alle nostre imprese.

Oggi Berlino (i dati sono aggiornati allo scorso luglio 2019) presenta un Pil in calo, un autentico crollo delle esportazioni, una conseguente crisi di molte aziende tedesche costrette a licenziare.

Che cosa Ã” successo e quali conseguenze ci saranno per gli altri Paesi europei, Italia in primis?

Abbiamo cercato di capirlo analizzando piÃ¹ fonti giornalistiche ed economiche di origine tedesca e intervistando amici imprenditori o professionisti tedeschi, sullo stato dell'€™arte dell'€™economia della Germania in questa estate 2019.

Il governo di Berlino ha appena pubblicato i dati di luglio dell'€™indice PMI (Purchasing Managers Index) e lâ€™™indice Ã” sceso a 43,1 punti dai 45 di giugno, continuando un trend negativo giÃ in atto da parecchio tempo.

Quello del luglio 2019 rappresenta il peggior risultato dell'economia tedesca dal luglio 2012, sette anni fa, quando l'Europa era nel pieno della sua crisi.

Mi è stato spiegato che quando il livello dell'indice PMI sta sopra i 50 punti, il segnale che l'economia del Paese è in espansione, sotto tale quota, invece, esiste una contrazione.

In Germania il picco dell'indice PMI fu toccato nel 2017 con 63 punti.

Anche altri indicatori tedeschi, come l'IFO e lo ZEW, che misurano la fiducia degli operatori, anche del mondo finanziario, basati su altri parametri rispetto al PMI, non hanno prodotto risultati diversi.

Nessuno si aspettava che la locomotiva tedesca si fermasse in modo così drastico e soprattutto repentino.

Il Fondo Monetario prevede per la Germania una chiusura del 2019 ancora contrassegnata dal segno + ma soltanto dello 0,7%. Un dato che per l'Italia potrebbe paradossalmente essere considerato positivo ma che per i tedeschi invece significa recessione, senza tanti altri aggettivi.

«Sta vacillando il modello economico tedesco, tutto basato sull'export» mi dice, molto preoccupato, Frank, un collega tedesco di un grande studio legale della capitale «soprattutto sta crollando il settore auto che da solo vale più del 10% del PIL. L'export tedesco del settore automotive è crollato del 18,3% nel secondo trimestre di quest'anno rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso e del 15,3% su base annua. Solo in giugno il segno è stato del 25,4%» mi dice, mettendosi le mani nei capelli, Frank.

È stata l'America a colpire due volte l'automotive tedesco negli ultimi anni. L'industria automobilistica soffre infatti ancora le conseguenze del Diesel-Gate, lo scandalo che tre anni fa scoppiò negli Stati Uniti (secondo alcuni opinionisti, voluto e denunciato dalla concorrenza americana, preoccupata dall'invasione delle auto tedesche e dal non rispetto di certe intese commerciali illecite da parte dei produttori tedeschi!). Quello scandalo obbligò i produttori tedeschi ad avviare un vasto programma di investimenti nell'auto ecologica, ibrida o elettrica: il problema è che diventeranno profittevoli non prima di diversi anni.

«Per ora» commenta amaramente Frank «aprono voragini finanziarie nei bilanci delle nostre compagnie».

Il secondo "uppercut" all'automotive tedesco lo ha sferrato Donald Trump le cui origini non hanno impedito di dichiarare la guerra dei dazi all'industria tedesca. Il Presidente americano, sul presupposto di presunti rischi alla sicurezza nazionale, ha più volte annunciato contingentamenti e dazi sulle macchine europee, quindi soprattutto su quelle tedesche. Per ora questa battaglia sui dazi è sospesa, in attesa di capire come finirà. Analoga e parallela battaglia economica tra gli Stati Uniti e la Cina: "una partita talmente dura" mi dichiara Paul, un importante banchiere di Francoforte innamorato dell'Italia ma preoccupato delle sorti future dell'Europa "che chi vede nelle decisioni del Presidente americano l'obiettivo di disarticolare non solo la potenza economica tedesca, ma la stessa unità europea. Non a caso mi ha confessato Paul, che ha lavorato nell'entourage di Mario Draghi "la Merkel si è battuta in prima persona pur di avere la presidenza della Commissione Europea assegnata ad una persona di sua fiducia, Ursula von der Leyen: per poter monitorare e gestire direttamente le fasi della cruciale trattativa del prossimo novembre con gli Stati Uniti."

Proprio nell'automotive, l'Italia manifesta tutta la sua subordinazione al trend dell'economia tedesca. Una crisi dei produttori tedeschi crea a cascata una crisi di molti subfornitori italiani. È interessante leggere, a questo proposito, una simulazione dell'Istituto di ricerca macroeconomica della Allianz di Monaco, il maggior gruppo assicurativo europeo.

Il documento indica le perdite per ogni milione di fatturato in meno dell'industria dell'auto tedesca sul suo indotto: i produttori italiani di lamiere metalliche perdono 150 mila euro, gli esportatori italiani di equipaggiamenti meccanici 140 mila euro, quelli di componenti in plastica 100 mila euro. Se sommiamo i tre dati, registriamo un 40% di perdita delle nostre imprese fornitrici dell'automotive tedesco per ogni milione di fatturato perduto dai produttori.

D'altronde Berlino rappresenta per il nostro Paese, il primo mercato, con 58 miliardi di euro di export nel 2018. Teniamo conto che il dato è aumentato del 30% negli ultimi anni mentre l'import dalla Germania è salito solo dell'11%.

Ecco perché, scrivevo all'inizio di questo articolo, invece di farci distrarre dalla propaganda governativa dovremmo concentrarci su come arginare questa oggettiva crisi economica che sta attraversando la Germania, addirittura definita, proprio in questi giorni, dall'autorevole settimanale tedesco Der Spiegel la "malata Europa".

Ma dopo aver parlato dell'automotive, continuiamo l'analisi dei dati che ci arrivano dalla Germania sulla crisi in atto: la Deutsche Bank ha annunciato il taglio di 18 mila dipendenti entro il 2022 (quasi il 25% del totale degli addetti a libro paga); la Bayer 4500, la Siemens 10 mila, la BASF 6 mila entro il 2021.

Un disastro occupazionale che ci riporta alle peggiori crisi economiche del dopoguerra.

È stimolante a questo proposito, la riflessione articolata che il Presidente della SACE, Beniamino Quintieri, professore all'Università di Tor Vergata, ha proprio sviluppato sulla situazione tedesca: *«la Germania è un vero e proprio hub della produzione europea, capace di importare dagli altri paesi semilavorati e prodotti intermedi, trasformarli e successivamente esportarli. All'interno degli ingenti flussi di esportazioni tedesche è incorporata una parte di valore aggiunto prodotta in Italia e altrove, molto importante per tutti.»*

Cosa fare dunque di fronte a questo drammatico scenario?

«È un intero modello di sviluppo a essere entrato in crisi» ha detto Quintieri «e ora ci si aspetta un deciso intervento del governo. Da sempre i tedeschi vengono accusati dai partner europei e ora anche dagli americani di risparmiare troppo e di non investire abbastanza, come dimostra il vistoso surplus sia commerciale che di bilancio dei pagamenti, e oggi i tanti ipercritici credono di godersi la rivincita.»

Fu lo stesso Mario Draghi ad altre a chiedere ai governanti di Berlino di *«osare di più»*.

Il governo sta avviando, secondo gli esperti, con troppa lentezza, un programma di investimenti pubblici per il quale non mancano di certo le risorse.

La domanda interna incomincia a dare qualche segnale di movimento positivo.

La maggior parte degli amici tedeschi che ho frequentato in questa pausa estiva sostiene che servirebbe una politica di sgravi fiscali, di diminuzione delle imposte dirette e indirette, di agevolazioni all'acquisto di beni e servizi. Misure insomma tali da riattivare il ciclo positivo sostenendo nel contempo tutta l'economia europea. Ma tale approccio, economicamente indiscutibile, si scontra con una barriera culturale dei tedeschi ancora traumatizzati dal disastro inflazionistico della Repubblica di Weimar di quasi 100 anni fa.

Il paradosso, per certi versi anche divertente se non fosse tragico, è che l'unica manovra utile all'uscita dalla fase recessiva sarebbe quella di una politica di bilancio pubblico fatta di minori tasse e più investimenti, proprio identica a quella che si chiede di fare all'Italia: *«ma l'Italia non può adottarla»* sorride Frank *«mentre la Germania non vuole adottarla!»*

Chiudo questa analisi sui risultati di tanti incontri e di tante letture concentrate sul tema di cosa stia succedendo ai nostri vicini tedeschi, con una opinione di Daniel Gros, economista tedesco che dirige a Bruxelles il Centre For European Politics Studies: *«un altro fattore penalizzante per la Germania è un ritrovato revanscismo di sinistra che si è scoperto l'Spd, il partito social democratico è stata infatti autolesionista la decisione di ripristinare la norma sull'equo canone, una misura che in Germania ha più rilievo che in Italia perché la maggioranza dei tedeschi vive in affitto. L'effetto immediato è stato il blocco del settore immobiliare, sul quale invece si contava per la ripresa.»*

Insomma, sarei portato a dire che, banalmente, è tutto il mondo paese: il vero problema è che se il malessere sociale, anche in Germania, dovesse raggiungere livelli quantitativi rilevanti, il rischio di un successo dei partiti populistici e della destra di Alternative für Deutschland aumenterebbe di conseguenza, con un'immaginabile scenario politico susseguente.

La prima scadenza elettorale, seppur solo amministrativa, sarÃ il primo settembre in Sassonia. Invece di continuare a distrarci su problemi inesistenti, mettiamo la nostra lente di ingrandimento sui risultati di tale elezione tedesca. Â Ne sapremo di piÃ¹ sul futuro, a breve, della nostra cara Europa.

Riccardo Rossotto

CATEGORY

- 1. Europa
- 2. test

POST TAG

- 1. blog

Categoria

- 1. Europa
- 2. test

Tag

- 1. blog

Data di creazione

08/08/2019

Autore

riccardo-rossotto

default watermark