

5,4 milioni

GLI ADDETTI ALL'INDUSTRIA
Al 30 giugno 2025, l'industria tedesca contava nel complesso 5,4 milioni di addetti, con un calo del 2% rispetto all'anno prima

+225%

IL RALLY DI RHEINMETALL
Da inizio anno il colosso tedesco della difesa ha guadagnato il 225% in Borsa grazie alla spinta dei piani di spesa pubblica per il comparto

Borsa di Francoforte ai massimi con la spinta di tech e difesa

Il paradosso

Da inizio anno il Dax cresce del 23% con il peso di Sap e il boom di Rheinmetall

Vito Lops

Nonostante una crescita anemica, una recessione tecnica sfiorata e il rallentamento dell'industria manifatturiera, la Borsa tedesca continua a sorprendere. Da inizio anno il Dax40 ha messo a segno un rialzo di circa il 23%, uno dei migliori tra i grandi indici globali, in netto contrasto con lo stato di salute dell'economia domestica. È l'ennesima dimostrazione di come i mercati azionari e il ciclo macroeconomico non sempre vadano di pari passo, soprattutto quando si parla di un indice popolato da multinazionali che generano la gran parte dei ricavi fuori dai confini nazionali.

Un primo elemento da considerare è la composizione del Dax40. Tra i primi dieci titoli per peso non compare nessuna casa automobilistica, nonostante l'auto rappresenti da sempre un pilastro dell'economia tedesca. Il settore è in una delle fasi più critiche della sua storia, stretto tra i tagli occupazionali e la crescente competizione internazionale sul fronte delle motorizzazioni elettriche e ibride. Al contrario, a guidare l'indice troviamo Sap, colosso del software e dell'intelligenza artificiale, che da solo pesa quasi il 16%. Al secondo posto c'è Siemens, emblema della trasformazione tecnologica e industriale, seguita da Allianz, leader

globale delle assicurazioni. E al sesto posto figura Rheinmetall, simbolo del boom della difesa. Una fotografia che racconta già molto: il Dax40 è sempre meno un termometro dell'economia nazionale e sempre più un indicatore dei trend globali e delle strategie di politica industriale.

La spinta del comparto difesa merita un capitolo a parte. Dopo decenni di rigore di bilancio, la Germania ha abbandonato il mantra dell'austerità. Dal 1995 ha registrato in media un surplus pubblico dell'1,9% del Pil. Dalla pandemia questa tendenza si è invertita fino a raggiungere un disavanzo record del 2,8% nel 2024. Il 2025 dovrebbe essere il sesto anno di fila in deficit segnando un cambio di paradigma molto forte che i mercati hanno subito colto: Berlino ha deciso di utilizzare il suo maggiore spazio fiscale rispetto agli altri Paesi dell'area euro per finanziare spesa

militare, infrastrutture e transizione energetica. Un "bonus" che si traduce in prospettive di utili più solidi per le aziende coinvolte, e che quindi piace agli investitori.

Un altro aspetto cruciale riguarda la modalità di calcolo del Dax40. L'indice è espresso in forma total return: i dividendi distribuiti dalle società non vengono sottratti, ma reinvestiti nel calcolo, amplificando nel tempo la performance. Questo rende il confronto con altri listini europei fuorviante. Un esempio emblematico è il Ftse Mib: oggi quota circa 43 mila punti, ma se fosse calcolato con la stessa metodologia dell'indice tedesco delle blue chip sarebbe attorno ai 114 mila. Una differenza enorme, che penalizza la percezione del mercato italiano e che al contrario rafforza l'appello della Borsa di Francoforte.

A questo si aggiunge la forza dei flussi globali. La corsa degli Etf e dei fondi passivi che replicano gli indici europei ha canalizzato risorse proprio sui listini più solidi e liquidi, favorendo i grandi titoli tedeschi. Molti investitori istituzionali, alla ricerca di diversificazione rispetto a Wall Street, hanno preferito aumentare l'esposizione sul Dax40, premiando multinazionali con business globali e margini stabili.

Se poi osserviamo la storia, non è la prima volta che si verifica questa divergenza tra economia reale e andamento del mercato azionario. Già negli anni 2000, prima delle riforme Hartz sul mercato del lavoro, l'economia tedesca era definita «il malato d'Europa», ma la Borsa cresceva grazie alla globalizzazione e al boom dell'export. Oggi si potrebbe dire che la storia si ripete, con nuove varianti: tecnologia, difesa e spesa pubblica.

Dax

Andamento dell'indice a Francoforte e var. % da inizio anno



© RIPRODUZIONE RISERVATA



KIEKERT

Procedura di insolvenza

A fine settembre è stata avviata la procedura di insolvenza per Kiekert AG e Kiekert Holding GmbH, le due principali società operative del gruppo tedesco specializzato in sistemi di chiusura per auto. Gli stipendi dei 700 dipendenti in Germania sono garantiti fino a novembre da un fondo statale, ma resta aperto l'interrogativo sulla continuità occupazionale. In totale, Kiekert impiega circa 4.500 persone in 11 sedi nel mondo, con un fatturato annuo vicino agli 800 milioni di euro. La società, fondata nel 1857 e leader nel settore, detiene una quota di mercato di circa il 21% e rifornisce oltre cento marchi automobilistici.



VOLKSWAGEN

Il colosso dell'auto

Il gruppo simbolo dell'auto tedesca prevede circa 35mila uscite volontarie entro il 2030, con significativa riduzione della capacità di produzione degli stabilimenti in Germania di oltre 700mila veicoli. L'accordo è arrivato lo scorso dicembre dopo una maratona di negoziati senza precedenti. È stata scongiurata l'ipotesi di chiudere fabbriche, a lungo rimasta sul tavolo. Una però sarà ceduta e un'altra riconvertita. Ieri è stata sospesa la produzione nei siti di Zwickau e Dresda, il blocco durerà una settimana. Zwickau è il più grande stabilimento del gruppo per auto elettriche in Europa.



BASF

Divisione vernici in vendita

Il Gruppo chimico tedesco Basf sarebbe vicino a un accordo da circa 7 miliardi di euro per la cessione della propria divisione vernici al fondo statunitense Carlyle. L'intesa non sarebbe ancora stata finalizzata. La vendita consentirebbe a Basf di incassare nuove risorse dopo un periodo difficile. La divisione coatings Basf impiega oltre 10.300 persone e genera circa 3,8 miliardi di euro di ricavi annui. Produce vernici soprattutto per il settore auto tedesco. Solo la scorsa settimana la società ha completato la cessione dell'attività di vernici decorative in Brasile.

«Investire su auto a combustione non aiuterà nel lungo termine»



VILLA VIGONI

L'intervista Josef Nierling

Ceo di Porsche Consulting Italia

Per l'auto la transizione all'elettrico sarà dettata dal mercato, indipendentemente dalle normative Ue. E nell'industria, automazione e intelligenza artificiale richiederanno competenze nuove. Ne è convinto Josef Nierling, Ceo di Porsche Consulting Italia, uno degli esperti che hanno partecipato al convegno organizzato dal Centro di dialogo italo-tedesco Villa Vigoni, il 2 ottobre.

La Commissione Ue si prepara ad anticipare la revisione dei target 2035 per il divieto di vendere auto nuove con motori a combustione interna. Cosa ci dobbiamo aspettare?

La Commissione vuole dare un segnale di vicinanza a un settore che sta soffrendo e che è passato da 15 milioni di veicoli venduti in Europa nel 2019 a 10,3 milioni del 2024. Si spera che nel 2025 si possa risalire a 10,5 milioni. Le case automobilistiche, che magari avevano fatto scelte anche radicali sull'elettrico, soprattutto in Germania, vogliono poter mettere sul mercato tutte le opzioni, anche i motori a combustione, pur di recuperare vendite. C'è però un

costo: parliamo di miliardi, e il lancio di nuovi prodotti richiede anni. Questo non aiuta molto se guardiamo a lungo termine. Inoltre, se nel frattempo il mercato accelera verso l'elettrico, le case europee si saranno appesantite di investimenti, che avrebbero potuto destinare alle sfide del futuro: guida autonoma e piattaforme di mobilità.

Si fissano regole, che poi vengono riviste quando cambiano i rapporti di forza politici e sotto le pressioni delle lobby. Che segnale è per l'industria?

A volte si fa confusione sulla reale ragione della transizione verso l'elettrico, che non è la decisione della Commissione di fissare lo stop al 2035. La ragione è che c'è una nuova tecnologia, come abbiamo visto prima negli Stati Uniti e adesso in Cina. È un passaggio che sta avvenendo indipendentemente dalle normative: nel 2035 ci saranno sul mercato prodotti elettrici più interessanti di quelli tradizionali che potranno essere europei, cinesi o statunitensi. La remora che tipicamente si ha in Europa è quella dell'autonomia delle vetture elettriche, ma recentemente una casa tedesca ha annunciato un modello elettrico che ha autonomia superiore rispetto a quello tradizionale. Poi c'è la barriera economica, perché oggi le auto elettriche costano molto, ma le nuove generazioni di consumatori si stanno

avvicinando a queste vetture attraverso le minicar, l'unico segmento che sta crescendo.

Abbiamo già capito che la crisi dell'auto non dipende, almeno non esclusivamente, dalla transizione all'elettrico. Spostare i target in avanti, aprire a combustibili sintetici e biofuel, in che modo potrà aiutare l'industria del settore?

Sarà irrilevante. Gli e-fuel hanno un costo elevato e ci vorranno forse venti anni per avvicinarsi ai prezzi alla pompa dei carburanti tradizionali. Il biofuel è interessante, soprattutto se non arriva da massa primaria, cioè da coltivazione diretta, ma se lo si produce per esempio recuperando oli esausti. Ma non cambierà le sorti del settore, perché le quantità sono veramente minime e non incidono sul mercato. E-fuel e biofuel potranno essere utili per quel 75% del parco auto a combustione interna che in Italia sarà in circolazione anche dopo il 2035.

La Germania va verso la deindustrializzazione?

Molte aziende hanno avviato piani di taglio dei costi e forse è il momento corretto, anche perché la tecnologia consente un salto di efficienza. Nelle fabbriche ci sarà sempre più automazione, anche grazie all'intelligenza artificiale. Qui l'Europa potrebbe recuperare il gap, nel software business-to-business, che è un po' più nella nostra natura, rispetto ai large language models come ChatGpt. Questo non significa deindustrializzazione, ma un'industria che ha una struttura di costi diversa e richiede competenze diverse alla forza lavoro.

-G.D.D.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

SHAPING TALENTS

Master in

STRATEGIE DI COMUNICAZIONE INTEGRATA

Il talento ha mille forme, ma la formazione sui temi più caldi della comunicazione ha solo un nome: UPA Academy.

Dal 9 Gennaio al 12 Giugno 2026
Invia la tua domanda di ammissione entro il 30 Novembre 2025.

Corso gratuito
Finanziato dalle aziende partner.

upa.it/it/upa-academy
academy@upa.it

Sostenitori

Promotori