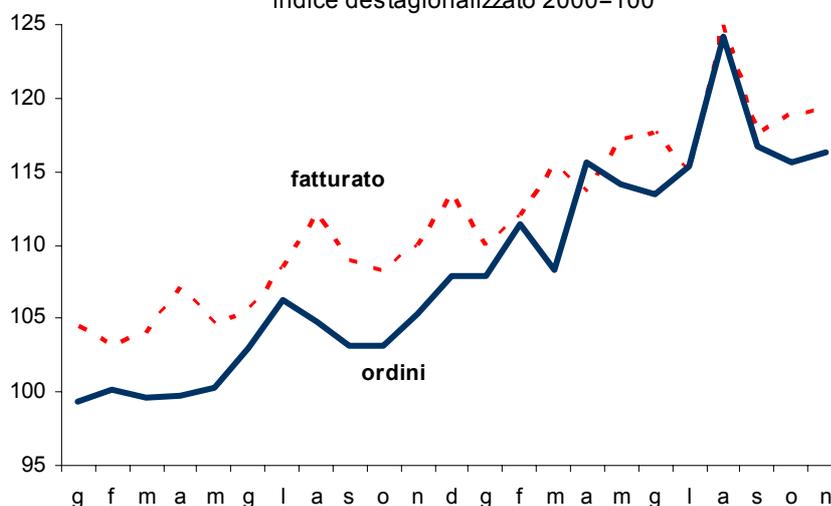


focus

settimanale del Servizio Studi BNL

ITALIA: DINAMICA DEL FATTURATO E DEGLI ORDINATIVI 2005-2006

indice destagionalizzato 2000=100



Fonte: ISTAT

Editoriale – L' **artigianato** è un attore importante dell'economia italiana dal momento che spiega il 12,5% del PIL nazionale e il 15% dell'occupazione nei settori non agricoli. Le analisi sulle imprese artigiane italiane sono rese difficili dalla mancanza di una base statistica di rilevazioni sistematiche. Nostre elaborazioni sui dati rilevati da fonti diverse indicano come le misure medie della dimensione e della produttività delle imprese artigiane non differiscono significativamente dalle medie del totale delle imprese italiane. Ma, come per l'intero universo delle aziende italiane, anche all'interno della distribuzione delle imprese artigiane sono forti le differenze. E la dinamica complessiva del credito bancario all'artigianato riflette i diversi andamenti tra i settori (industria, costruzioni e servizi) ove operano le imprese artigiane italiane.

Pag. 5 – In Italia il peso del trasporto su strada ammonta al 90% del trasporto totale contro il 78% in Francia e il 68% in Germania. All'interno del nostro paese, i chilometri di autostrade per migliaia di chilometri quadrati sono circa 32 nel Nord-Ovest ma solo 17 al Sud. Un aumento del 10% della dotazione di **infrastrutture logistiche** accrescerebbe la produttività dell'1%. Il miglioramento delle infrastrutture logistiche rappresenta un passaggio essenziale per consolidare la ripresa e per ridurre i divari territoriali.

Pag. 9 – Nello scorso novembre gli **ordini all'industria italiana** hanno segnato un moderato aumento che ha seguito la flessione dei due mesi precedenti. La spinta è venuta dalle commesse estere, che hanno recuperato un ruolo di impulso dopo la pausa estiva.

03

2007

26 gennaio 2007

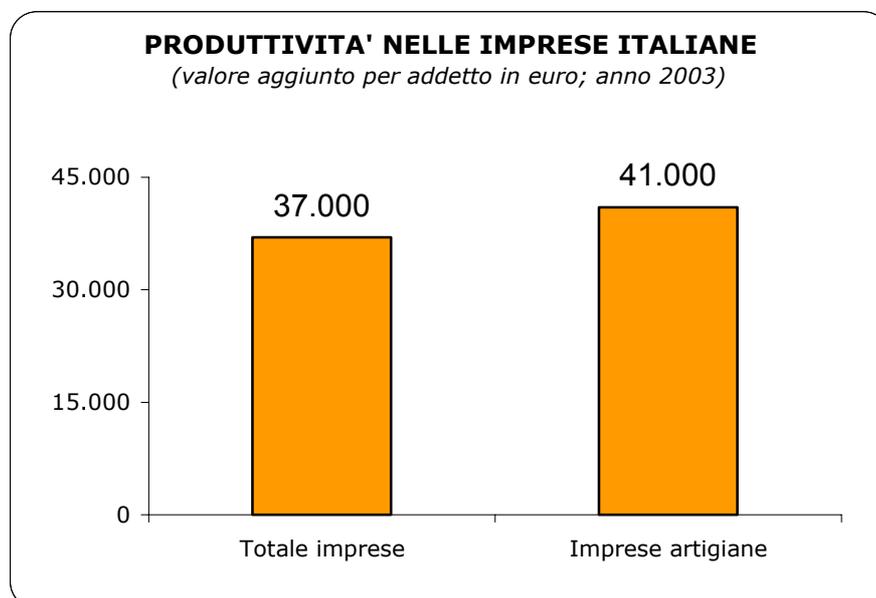
Direttore responsabile:
Giovanni Ajassa
tel. 0647028414
giovanni.ajassa@bnlmail.com

Banca Nazionale del Lavoro
Via Vittorio Veneto 119 - 00187 Roma
Autorizzazione del Tribunale di Roma n. 159/2002 del 9/4/2002

Le opinioni espresse non impegnano la responsabilità della banca.

 **BNL**
Gruppo BNP PARIBAS

Editoriale: Italia artigiana



Fonte: ns. elaborazioni su dati Artigiancassa, Unioncamere-Tagliacarne e ISTAT

L'artigianato è un attore importante dell'economia italiana. Ma è anche un settore difficile da interpretare sotto il profilo della ricognizione statistica e della conseguente analisi economica. Alla carenza di statistiche sistematiche suppliscono le risultanze di alcune indagini ad hoc.

Secondo stime contenute nel Rapporto annuale di Artigiancassa recentemente diffuso¹, tra il 2001 e il 2005 il numero delle imprese artigiane è cresciuto da 1,41 a 1,48 milioni di unità con un aumento di circa 70mila imprese. Un'altra analisi, ugualmente presentata in questo primo scorcio del 2007 e curata da Unioncamere², ci dice che il comparto artigiano contribuisce per il 12,5% alla formazione del PIL nazionale e al 15,4% dell'occupazione nei settori non agricoli. Per dare una dimensione più concreta al fenomeno, parliamo di 148 miliardi di euro di valore aggiunto prodotto dall'artigianato nell'anno 2003 e di 3,58 milioni di occupati. Interessanti sono anche i dati sull'export delle imprese artigiane che il Rapporto di Unioncamere quantifica per l'anno 2003 in 43 miliardi di euro pari al 16,6% delle vendite effettuate all'estero dai settori non agricoli dell'economia italiana. Riguardo alla distribuzione sul territorio, le regioni "più artigiane" appaiono quelle del Nord-Est e della porzione orientale del Centro Italia. Con circa il 19% le Marche sono la regione con il più alto contributo dell'artigianato alla formazione del valore aggiunto regionale. Seguono, nell'ordine, l'Umbria, il Veneto, l'Emilia-Romagna e il Trentino Alto Adige.

La ripartizione per settori relativa all'anno 2003 indica che poco meno del 40% del valore aggiunto prodotto dall'artigianato (59 dei 148 miliardi di euro) proviene dalle imprese artigiane dell'industria in senso stretto. Il 24% del totale è invece riferibile al settore delle costruzioni (35 miliardi di euro su 148) mentre il restante 36% del valore aggiunto è imputabile a imprese artigiane che lavorano nel settore dei servizi (54 dei 148 miliardi di euro). A livello del totale delle imprese italiane censite dall'ISTAT, l'incidenza sul valore aggiunto delle aziende dei servizi è infatti pari al 53%. La quota sale addirittura al 71% se si

1 Cfr. Artigiancassa Gruppo BNP Paribas, XI Rapporto Artigiancassa sul credito e sulla ricchezza finanziaria delle imprese artigiane, presentato a Roma il 24 gennaio 2007.

2 Cfr. Unioncamere - Istituto Guglielmo Tagliacarne, Secondo Rapporto Nazionale sull'Artigianato, dicembre 2006, presentato a Roma il 12 gennaio 2007.

considerano le sole micro-imprese ovvero le aziende con un numero di addetti tra 1 e 9. L'incidenza dei servizi scende invece intorno al 42% nelle statistiche sulla composizione del valore aggiunto delle piccole imprese italiane (le aziende che impiegano da 10 a 49 addetti). In questo segmento, il valore aggiunto prodotto da aziende industriali si attesta intorno al 40% e la rimanente quota (intorno al 10%) è attribuibile alle piccole imprese delle costruzioni.

Riassumendo, la ripartizione settoriale del valore aggiunto fornisce una rappresentazione delle imprese artigiane italiane che è più vicina ai tratti tipici delle piccole imprese piuttosto che a quelli delle micro-imprese nazionali. Come per le piccole imprese, anche le imprese artigiane sono presenti più nell'industria e meno nei servizi rispetto alla media del paese. Un ulteriore indicatore si rileva quando si prova a determinare una misura della produttività del comparto. Se dividiamo l'ammontare del valore aggiunto totale delle imprese artigiane (148 miliardi nel 2003) per il numero degli occupati (3,58 milioni nel 2003) otteniamo che il valore aggiunto per addetto del comparto artigiano si attesta intorno ai 41mila euro all'anno. Si tratta di un valore piuttosto elevato, sostanzialmente analogo a quanto rilevato dall'ISTAT per il segmento superiore delle piccole imprese (quelle con un numero di addetti compreso tra 20 e 49) e inferiore di circa 7mila euro rispetto alla produttività per addetto del segmento delle medie imprese. La storia cambia guardando al numero medio di occupati in un'impresa artigiana. Dividendo i 3,58 milioni di addetti per gli 1,44 milioni di imprese stimate esistenti nel 2003 ricaviamo che la dimensione media delle imprese artigiane in Italia si colloca intorno ai 2,5 addetti. Una produttività media paragonabile alle più grandi piccole imprese si unisce a una taglia media da micro-impresa. E' una contraddizione? No, è l'ulteriore prova di quella pericolosa ambiguità di medie "alla Trilussa" a cui frequentemente si espone un'analisi eccessivamente sintetica della struttura economica italiana.

Per l'artigianato, come per il totale della nostra economia, le medie sono spesso poco rappresentative perché fotografano situazioni fortemente variegate. Al pari dell'intero universo delle imprese, anche il comparto delle imprese artigiane denuncia una distribuzione sbilanciata. Un gran numero di micro-imprese con una limitata produttività convive con un numero ridotto di imprese di maggiori dimensioni in grado di generare valori aggiunti per addetto più che proporzionali. E questa combinazione di elementi fa sì che la media di 2,5 addetti per impresa artigiana coesista con una media di prodotto per addetto dell'ordine dei 40mila euro all'anno. La stessa cosa accade per il totale dell'economia italiana. Una dimensione media di impresa di 3,7 addetti si combina (dati 2003) a un valore aggiunto per addetto di circa 37mila euro. Ma la media del valore aggiunto "taglia" la distribuzione delle imprese lasciando sotto di sé addirittura il 98% per cento delle aziende che sono però titolari solo del 44% del prodotto complessivo. Al di sopra della media si colloca il rimanente 2% delle imprese che produce il 56% del valore aggiunto complessivo.

L'indisponibilità di dati sulle imprese artigiane disaggregati per classi di addetti (1-9, 10-19, sopra i 20) impedisce di effettuare un'analisi puntuale della distribuzione per dimensione di impresa del valore aggiunto per addetto delle aziende artigiane. Ma è evidente come anche all'interno del comparto artigiano esista un'ampia pluralità di situazioni. Ciò deriva anche dalle differenti tipologie di imprese artigiane definite dalle norme. In base alla Legge Quadro sull'artigianato del 1985³ un'impresa artigiana che non lavora in serie dovrebbe normalmente avere sino a un massimo di 18 dipendenti. Ma il numero massimo dei dipendenti di un'impresa artigiana che lavora nell'abbigliamento su misura può, ad esempio, salire a 40 addetti considerando anche gli apprendisti. Ecco quindi che il ventaglio della distribuzione si allarga per procedere dalla dimensione della micro-impresa a quella della piccola impresa sino a lambire il segmento della media impresa. A valle delle previsioni normative, la differenziazione delle performance economiche si coglie anche nella proiezione sull'estero del tessuto produttivo. Secondo stime compiute dall'ICE sono 30.000 le imprese artigiane italiane che operano direttamente sui mercati esteri, pari al 2% dei circa 1,5 milioni di aziende operanti nel comparto.

3 Cfr. Legge 8 agosto 1985 n. 443.

Un'ultima considerazione riguarda il credito all'artigianato. Anche sotto questo profilo la situazione del comparto non denuncia vistose anomalie rispetto ai trend dell'economia nazionale. Gli ultimi anni hanno visto diminuire il peso del settore sul totale del credito bancario come pure il tasso annuo di crescita dei prestiti al comparto. Ma ciò è avvenuto nella cornice generale di una ricomposizione in cui la vivace crescita del credito bancario totale è stata trainata dal formidabile incremento dei prestiti alle famiglie consumatrici. Pari all'11% nel 1999, la quota dei prestiti bancari complessivi costituiti da mutui alle famiglie è, ad esempio, salita al 18% nel 2005. Specularmente, in sintonia con un debole andamento dell'economia, la quota del credito che va all'industria (costruzioni escluse) è scesa in sei anni di sei punti percentuali, dal 26 al 20%. Rispetto alla flessione dell'industria, la riduzione del peso dell'artigianato sul totale del credito è stata assai modesta commisurandosi in poco più di un punto percentuale (dal 5,8 al 4,6%). Ciò riflette il fatto che all'interno del comparto artigiano operano, come abbiamo visto, imprese industriali insieme a imprese delle costruzioni e dei servizi. E, in termini di dinamiche, la crescita dell'1,5% dei crediti bancari all'artigianato realizzata nel 2005 è stata superiore all'incremento dello 0,4 del totale dei crediti all'industria e inferiore agli incrementi del 9,8% e del 7,4% rilevati nello stesso anno dal credito bancario al settore dell'edilizia e al settore dei servizi.

Nel credito come nell'economia l'Italia artigiana si presenta come una realtà composita che molto ricalca la varietà di situazioni propria dell'intera economia nazionale. Dal punto di vista delle statistiche ciò induce cautela nel ragionare su indicatori medi. Da una maggiore consapevolezza delle differenze potranno in futuro discendere ulteriori progressi in sede di analisi e anche di "policy".

Giovanni Ajassa

Una logistica efficiente per accrescere la competitività

P. Ciocca ☎ 06-47028431 – paolo.ciocca@bnlmail.com

Il sistema logistico di un'impresa è l'insieme delle infrastrutture, delle attrezzature e del personale che cura la movimentazione dei beni all'interno del processo produttivo.

Si stima che la spesa nell'attività di logistica incida per circa il 10-15% sul costo totale del prodotto. Un'organizzazione moderna ed efficiente di questa fase del processo diviene un fattore di successo imprenditoriale.

Sebbene si tratti di un'attività connessa al settore commerciale, la gestione della logistica è influenzata da fattori esterni, come la dotazione di infrastrutture, sui quali agire per accrescere le potenzialità di sviluppo.

"Victory is the beautiful bright coloured flower. Transport is the stem without which it could never have blossomed". Le parole di Sir Winston Churchill, citate nel rapporto annuale di Eurostat⁴, descrivono l'importanza che, all'interno di un moderno sistema economico, ha assunto il trasporto. Lo sviluppo di questo settore deve, però, confrontarsi con un vincolo esterno, la dotazione di infrastrutture. Capitale, lavoro, produttività. Sono diversi i fattori che influenzano il processo di creazione della ricchezza. Ma la dotazione di capitale pubblico, intesa come disponibilità di infrastrutture, assume rilevanza per la crescita economica non solo in un'ottica nazionale ma anche regionale. L'analisi dell'esperienza italiana permette di evidenziare a livello locale una relazione tra disponibilità di infrastrutture e livello dello sviluppo economico raggiunto. Agire sulle infrastrutture consente di accrescere le potenzialità dell'economia e contemporaneamente ridurre le disparità regionali.

La centralità della logistica all'interno dell'attività aziendale

Il sistema logistico ha assunto negli anni un ruolo centrale nell'attività d'impresa. Può essere definito come l'insieme delle infrastrutture, delle attrezzature e del personale che cura la movimentazione dei beni: verso l'impresa da parte del fornitore, all'interno dell'impresa nelle diverse fasi del processo di produzione e di assemblaggio dei beni e infine verso il cliente, attraverso i vari stadi del canale distributivo.

La logistica interviene in tutte le fasi del processo aziendale. I costi imputabili all'organizzazione di questa specifica attività si stima incidano, in media, intorno al 10-15% del costo del prodotto finito. All'interno di questo dato circa il 40% è attribuibile alla spesa di trasporto.

Il peso della logistica nel processo produttivo si evidenzia anche confrontando il costo complessivo sostenuto per tale attività con il valore aggiunto prodotto. Limitandosi al settore manifatturiero ed analizzando l'esperienza di alcuni paesi europei, si nota come tale rapporto presenti una notevole variabilità. Si va da oltre il 40% del Regno Unito a circa il 20% dell'Irlanda. L'Italia con un valore pari a circa il 30% si posiziona intorno alla media.

L'importanza della logistica non deve essere limitata ad un'analisi della struttura dei costi aziendali. Essa assume un ruolo centrale anche nel miglioramento della qualità del servizio offerto al cliente.

Sebbene l'organizzazione della logistica sia un processo interno all'impresa, vi sono vincoli esterni che influenzano le decisioni aziendali. La dotazione di infrastrutture e lo sviluppo del sistema dei trasporti configurano l'ambiente nel quale l'impresa è chiamata a ottimizzare la gestione del proprio processo produttivo.

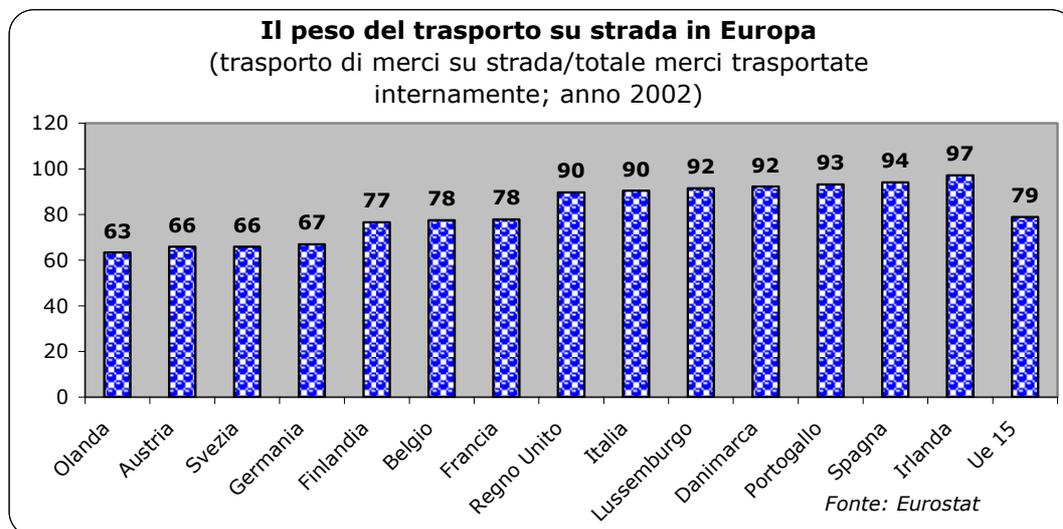
Infrastrutture adeguate per trasporti efficienti

Il sistema di movimentazione delle merci è in continua trasformazione. L'importanza delle diverse forme di trasporto è cambiata in maniera significativa negli ultimi cento anni. Il comparto stradale svolge oggi un ruolo centrale. Secondo le statistiche Eurostat⁵, sul totale

4 Eurostat (2005), *Europe in figures – Eurostat yearbook 2005*.

5 Eurostat (2005), *Energy, transport and environment indicators – Data 1992-2002*.

delle merci movimentate internamente alla Ue-15, considerando le vie stradali, ferroviarie e di navigazione, il trasporto per strada copre quasi l'80%. In Italia tale quota sale al 90%.



Anche i dati Istat⁶ sulla movimentazione complessiva di merci evidenziano come in Italia la gran parte degli spostamenti venga effettuata ricorrendo al trasporto per strada (71,4% del totale). Significativa anche la quota per mare (24,3%). Nel comparto merci il trasporto stradale nel 2004 ha riguardato 1.424 milioni di tonnellate di cui la quasi totalità (96,7%) relativa a spostamenti interni (Italia/Italia). I principali gruppi merceologici trasportati per strada sono stati i minerali greggi (34% del totale), i cementi e altri prodotti dell'edilizia (14,8%) e le derrate alimentari (8,7%). Nei porti italiani nel 2004 sono transitati 484,9 milioni di tonnellate di merci, di cui il 43,7% rappresentati da prodotti petroliferi. Appare residuale il ruolo sia del trasporto ferroviario (85,5 milioni di tonnellate) che di quello aereo (814 mila tonnellate).

| Italia, indici di dotazione e di funzionalità delle infrastrutture dei trasporti | | | | | |
|---|------------|----------|--------|-------|--------|
| | Nord ovest | Nord est | Centro | Sud | Italia |
| Trasporti stradali | | | | | |
| km autostrade per 1000 kmq (2003) | 31,9 | 23,2 | 19,2 | 16,7 | 21,5 |
| km di autostrade a tre corsie per 100 km (2003) | 35,6 | 29,7 | 20,9 | 8,2 | 23,0 |
| km strade comunali per 10 kmq (1999) | 23,0 | 19,8 | 22,6 | 22,8 | 22,2 |
| km strade provinciali per 10 kmq (2000) | 37,8 | 30,8 | 37,8 | 39,5 | 37,1 |
| km strade statali per 100 kmq (1996) | 13,1 | 13,4 | 14,6 | 16,9 | 15,0 |
| Trasporti marittimi | | | | | |
| superficie piazzali porti per kmq (2003) | 49,9 | 104,1 | 21,2 | 69,3 | 63,4 |
| metri di accosti dei porti per 10 kmq (2003) | 5,3 | 9,7 | 8,3 | 13,2 | 10,0 |
| tonnellate (in migliaia) di merci per mt degli accosti (2003) | 2,4 | 1,7 | 1,2 | 1,5 | 1,6 |
| passengeri per mt degli accosti (2003) | 112,8 | 24,4 | 301,3 | 388,3 | 273,8 |
| capacità magazzini e silos (in mc) per kmq (2003) | 18,7 | 79,2 | 14,4 | 6,0 | 25,2 |

Fonte: Istat (2006), *Le infrastrutture in Italia - Un'analisi provinciale della dotazione e della funzionalità*

Dalle statistiche Istat sulla dotazione infrastrutturale nel nostro paese emerge una forte disomogeneità territoriale. Le regioni italiane sono raggruppate in quattro macro-aree: Nord-ovest, Nord-est, Centro e Mezzogiorno. Quest'ultima risulta nel complesso l'area meno dotata di infrastrutture. Il divario appare ancora più ampio considerando la qualità e il grado di modernità delle dotazioni disponibili.

⁶ Istat (2005), *Il trasporto in Italia - Anno 2004*.

Nel comparto stradale si nota come, mentre le strade provinciali e statali hanno una buona diffusione su tutto il territorio, la dotazione di autostrade evidenzia una forte differenza tra Nord e Sud. I chilometri di autostrade per ogni 1000 kmq di superficie sono pari a 31,9 nel Nord-ovest e 23,2 nel Nord-est contro i 16,7 del Mezzogiorno, area nella quale ben dodici province sono totalmente prive di tale infrastruttura. Nel Sud, inoltre, per ogni cento km di autostrade solo 8,2 sono a tre corsie contro i 35,6 del Nord-ovest e i 29,7 del Nord-est.

Nel comparto marittimo la situazione del Mezzogiorno appare migliore grazie alla maggiore disponibilità di metri di accosto dei porti in relazione alla superficie complessiva dell'area. Il trasporto marittimo nel Sud risulta, però, concentrato sul comparto passeggeri. Le dotazioni relative alle merci, fondamentali per un ruolo di supporto nell'attività di logistica, non sono spesso soddisfacenti. Ad esempio, a fronte di circa 79 metri cubi di capacità disponibile nei magazzini e nei silos del Nord-est, nel Sud ci si deve accontentare di solo 6 metri cubi.

Più infrastrutture, meno divari territoriali

I dati della Banca d'Italia⁷ sulle regioni italiane evidenziano un differente grado di sviluppo tra le diverse realtà. Risulta significativo il divario in termini di produttività del lavoro. Il dato relativo alle regioni meridionali è risultato nel 2005 pari a circa l'85% di quello del resto del paese. La maggiore vivacità economica del Nord Italia si evidenzia anche nell'analizzare la ripartizione territoriale delle esportazioni: nel 2005 il Nord-ovest e il Nord-est hanno coperto oltre il 70% del dato complessivo. Di particolare interesse la dinamica degli investimenti diretti esteri che, al netto sia del settore immobiliare che di quello bancario, sono stati pari all'1,3% del Pil nel Nord-ovest, allo 0,4% nel Nord-est mentre nel Mezzogiorno sono risultati particolarmente modesti (0,02%). Anche la rilevazione sulle forze di lavoro condotta dall'Istat⁸ ha rappresentato un'Italia con forti differenze a livello territoriale. Il tasso di disoccupazione si è attestato al 3,6% nel Nord contro il 10,7% del Sud. Il tasso di occupazione, riferito alla popolazione con età compresa tra i 15 e i 64 anni, è risultato pari al 66,4% al Nord e al 46,6% al Sud.

In Italia è possibile evidenziare una relazione a livello regionale tra dotazione di reti di trasporto e sviluppo economico. La disponibilità di infrastrutture contribuisce a spiegare, insieme ad altri fattori, le potenzialità di un'economia di creare ricchezza. Ma, le infrastrutture assumono una duplice rilevanza, nazionale e regionale. Un recente studio della Banca d'Italia⁹ ha esaminato il contributo dei diversi fattori nella determinazione della produttività totale nelle regioni italiane. Considerando il periodo 1980-2001 lo studio si conclude evidenziando come le infrastrutture pubbliche siano un importante strumento nella realizzazione di una politica economica finalizzata a ridurre i gap intra-regionali. Un aumento dell'1% della dotazione di infrastrutture accrescerebbe la produttività dello 0,11%.

L'esigenza di affrontare il problema delle infrastrutture anche con un'ottica regionale emerge nell'allegato al DPEF 2007-2011. Viene riconosciuta in Italia l'esistenza di due questioni: la "questione settentrionale" e la "questione meridionale". Si sottolinea come quest'ultima, alla luce della nuova centralità attribuita al Mediterraneo nei traffici mondiali, debba essere gestita come un'area che può aspirare al ruolo strategico di porta europea per gli scambi con i paesi del Lontano e Medio Oriente e del Nord Africa.

La centralità della logistica nel sistema infrastrutturale italiano ha portato nel 2006 all'approvazione da parte del CIPE del "Piano della logistica"¹⁰, naturale e necessario complemento della "Legge obiettivo". La finalità è quella di migliorare la competitività delle imprese riducendo i costi di trasporto per unità di prodotto. Nel piano sono individuate macro-aree di interesse logistico con una rete infrastrutturale portante costituita da 9 grandi hub di attrazione per il combinato terrestre, 11 poli di concentrazione dei traffici per il combinato marittimo, 3 hub portuali e 2 aree aeroportuali cargo.

7 Banca d'Italia (2006), "L'economia delle regioni italiane nel 2005", *Questioni di economia e finanza*, n. 1, luglio.

8 Istat (2006), *Rilevazione sulle forze di lavoro - III trimestre 2006*, dicembre.

9 Bronzini R. e Piselli P. (2006), "Determinants of long run regional productivity: the role of R&D, human capital and public infrastructure", *Temi di discussione*, n. 597.

10 CIPE (2006), *Piano della logistica*, marzo.

Usciti in Italia: dati e fatti dell'economia italiana

A. Sagnotti ☎06-47028436 – antonio.sagnotti@bnlmail.com

P. Di Falco ☎06-47028442 – pulisia.difalco@bnlmail.com

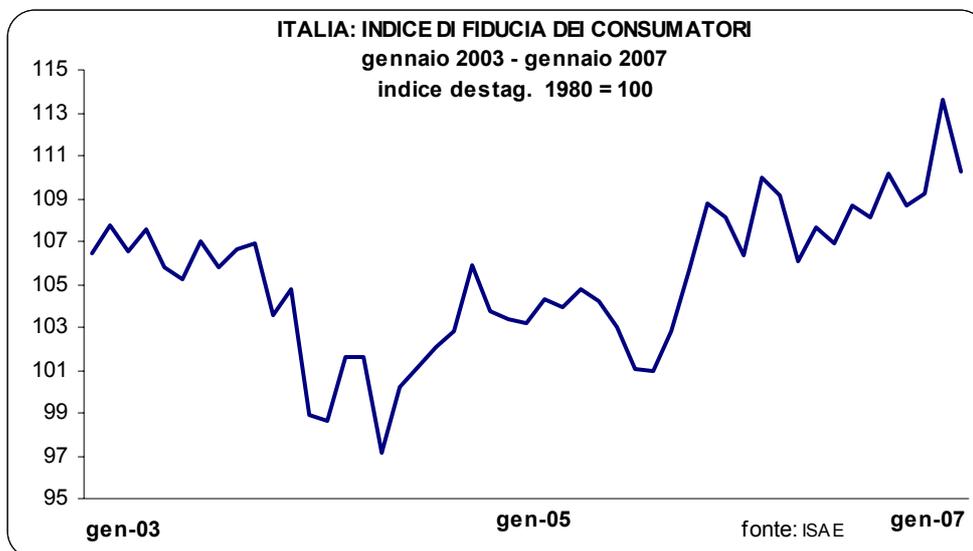
A gennaio, il clima di fiducia dei consumatori è calato rispetto a dicembre, pur mantenendosi sui valori medi del quarto trimestre 2006 e ai massimi degli ultimi quattro anni. La fiducia è in peggioramento in tutte le ripartizioni geografiche, soprattutto nel Sud e nel Nord-Est. La maggiore incertezza delle famiglie ha riguardato il quadro economico generale del paese, mentre sono migliorate le valutazioni sulla situazione personale degli intervistati.

A novembre, gli ordini all'industria hanno segnato un moderato aumento, che ha seguito la flessione dei due mesi precedenti. La spinta è venuta dalle commesse estere, che hanno recuperato il ruolo trainante, dopo la pausa estiva e di inizio autunno.

Nei primi undici mesi del 2006, la crescita più significativa degli ordinativi ha riguardato il settore dei metalli e prodotti in metallo e quello dei mezzi di trasporto. Tuttavia, hanno mostrato segni positivi anche quei settori tradizionali del *made in Italy*, come il tessile-abbigliamento e calzature, che fino alla fine del 2005 avevano maggiormente sofferto.

Peggiora a gennaio il clima di fiducia delle famiglie

A gennaio, la fiducia dei consumatori è in calo. L'indice destagionalizzato si è posizionato a 110,3 contro 113,6 registrato il mese prima. L'indice si è comunque mantenuto sui valori medi del quarto trimestre 2006 e ai massimi degli ultimi quattro anni. La fiducia è in peggioramento in tutte le ripartizioni territoriali, in particolare nel Nord-Est e nel Mezzogiorno; un calo meno intenso si è avuto nel Nord-Ovest e al Centro.



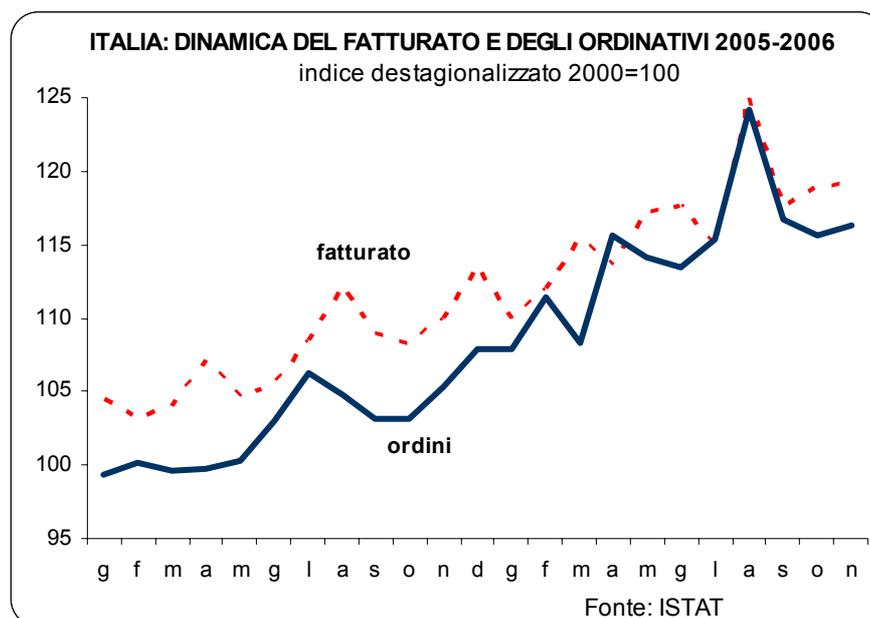
Notevole incertezza sembra caratterizzare in questa fase l'andamento delle opinioni delle famiglie consumatrici sul quadro economico generale. Il relativo indice, dopo il balzo dello scorso mese a 103,4, a gennaio si è ridimensionato a 95,7, tornando al di sotto dei valori medi della seconda parte del 2006; sono calate anche le aspettative a breve termine (da 108,8 a 102,1).

Sono migliorate, invece, per il terzo mese consecutivo, le valutazioni delle famiglie intervistate sulla situazione personale, con il relativo indice che è passato a 117,9, da 116,1.

Sono saliti, inoltre, ai massimi dall'estate del 2002 i giudizi sulla convenienza all'acquisto di beni durevoli; hanno altresì recuperato le valutazioni – rilevate trimestralmente – circa le spese per l'abitazione e l'autovettura.

La domanda internazionale sostiene ordini e vendite dell'industria

Nel mese di novembre 2006, l'indice destagionalizzato degli ordinativi all'industria italiana ha mostrato un incremento congiunturale dello 0,5%, in recupero rispetto alle flessioni registrate nei due mesi precedenti, grazie alla spinta fornita dagli ordini esteri (+6,4%). Gli ordinativi interni hanno riportato una flessione del 2,6%.



Su base annua, l'aumento degli ordini è stato del 9,2%. Anche in questo caso, il risultato è la sintesi di una diversa crescita delle commesse interne rispetto a quelle estere. Queste ultime, che pesano circa il 30% sul totale degli ordini alle imprese, hanno recuperato, dopo la pausa estiva e di inizio autunno, un relativo maggior dinamismo, con un incremento tendenziale del 17,9%, contro il +5% degli ordini interni.

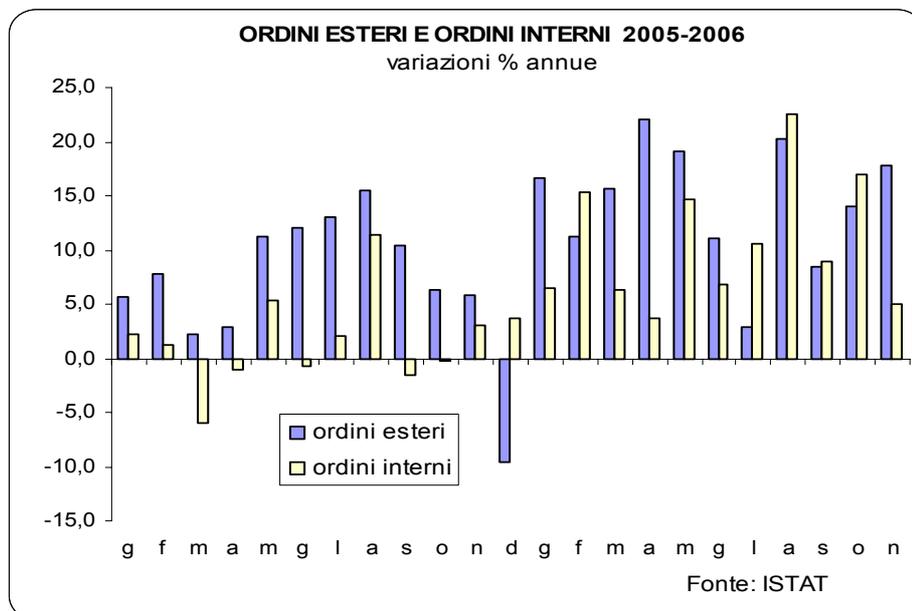
La diversa velocità di crescita delle due componenti (nazionale ed estera) ha preso avvio dall'inizio del 2005, consolidandosi lungo tutta la prima parte del 2006. In questo periodo, solo a dicembre 2005 e febbraio 2006 gli ordini esteri hanno espresso una crescita inferiore rispetto a quelli nazionali.

Tra gennaio e novembre dello scorso anno, la crescita complessiva degli ordini all'industria è stata dell'11,5%. Il livello degli ordini esteri è aumentato del 14%, a fronte di un incremento del 10,1% di quelli nazionali.

Sempre nei primi undici mesi, le variazioni di crescita più significative degli ordini si sono manifestate nel settore dei metalli e prodotti in metallo (+20,6%), in quello dei mezzi di trasporto (+16,6%), ma anche in quei settori tradizionali del *made in Italy* che fino alla fine del 2005 avevano maggiormente sofferto: il comparto del tessile e dell'abbigliamento ha registrato un aumento di commesse del 7,2%, mentre ancora più consistente è risultata la crescita nel settore delle calzature (+12,4%).

La dinamica degli ordinativi alle imprese è in linea con quella del fatturato di novembre (+0,2% su base mensile e +8,4% su base annua), con un ulteriore rafforzamento della

domanda estera (+12,6% a/a), rispetto a quella nazionale (+6,8%). Nei primi undici mesi del 2006, il fatturato totale è aumentato dell'8,9% sul corrispondente periodo dell'anno prima. I maggiori aumenti si sono avuti per i beni strumentali (+11,6%) e quelli intermedi (+10,3%). Per i beni di consumo e quelli energetici, le variazioni sono risultate pari rispettivamente a +5,3 e a +8,3%.



Tassi & cambi nel mondo

P. Ciocca ☎ 06-47028431 – paolo.ciocca@bnlmail.com

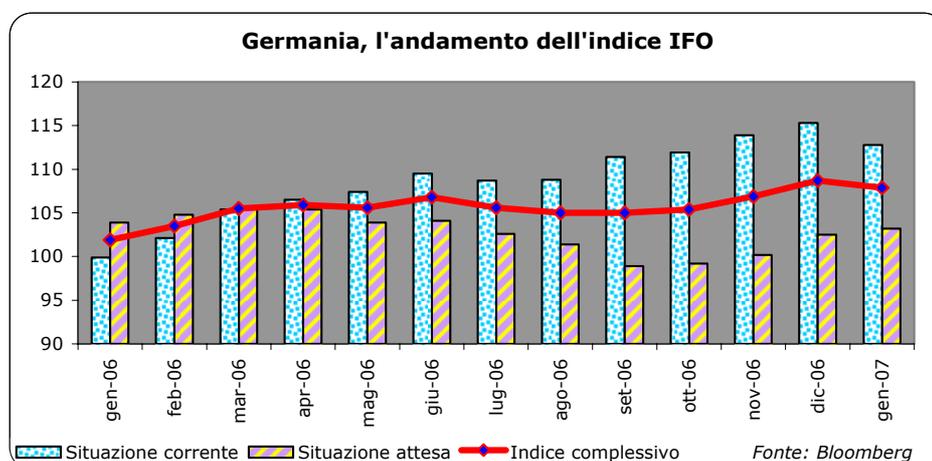
Nell'area euro, il trend di fondo della crescita dovrebbe rimanere solido. L'evoluzione dell'attività economica potrebbe, però, presentare una certa variabilità. Indicazioni nel complesso positive sono giunte dalla fiducia tedesca. L'indice IFO è sceso a gennaio solo leggermente. La valutazione della situazione corrente, peggiorata rispetto al mese precedente, rimane comunque positiva.

Negli Stati Uniti, la fase di rallentamento si sta diffondendo nell'intera economia più lentamente di quanto originariamente previsto. La Fed potrebbe, quindi, mantenere invariati i tassi nell'immediato.

Nel Regno Unito, l'economia ha chiuso il 2006 in accelerazione. Nel IV trimestre il Pil è aumentato dello 0,8% se confrontato con i tre mesi precedenti. In media annua il tasso di crescita è risultato prossimo al 3%.

Area euro, l'IVA tedesca penalizza la fiducia ma solo temporaneamente

In questo primo mese del 2007 si è assistito ad una moderata attenuazione delle preoccupazioni sulla capacità dell'area euro di mantenere ritmi di crescita in linea con le potenzialità di sviluppo. Le informazioni estrapolabili dai principali indicatori di fiducia hanno segnalato come, sebbene nella prima parte dell'anno si potrebbe manifestare un rallentamento dell'attività, il trend di fondo della crescita dovrebbe rimanere solido. L'indice IFO, relativo alla fiducia del settore imprenditoriale tedesco, è sceso a gennaio solo leggermente. La valutazione della situazione corrente, nonostante sia peggiorata rispetto al mese precedente, appare comunque positiva. Sul calo ha pesato l'aumento dell'IVA entrato in vigore ad inizio d'anno. La componente dell'indice relativa alle aspettative si è mantenuta su un sentiero di sviluppo. Tale andamento è indicativo di una diffusa convinzione che le misure fiscali non dovrebbero danneggiare la crescita in maniera strutturale.



Nell'area euro, la valutazione sullo stato di salute dell'economia sta beneficiando della favorevole evoluzione sia di elementi interni che di fattori esterni. Sebbene la crescita sia attesa rallentare rispetto allo scorso anno, il ritmo di sviluppo nel 2007 dovrebbe rimanere in linea con il potenziale. Il mercato del lavoro continua a migliorare. Gli ordini all'industria hanno registrato a novembre una forte crescita (1,4% m/m) compensando parzialmente le contrazioni dei due mesi precedenti. Sul fronte esterno, nell'ultimo periodo il raffreddamento dei mercati petroliferi è stato affiancato da un indebolimento dell'euro nei confronti della valuta americana.

Dal lato dei prezzi l'attesa è concentrata sulla pubblicazione dei dati relativi al mese di gennaio. L'aumento di tre punti percentuali dell'IVA tedesca accresce l'incertezza che

generalmente circonda l'evoluzione dell'inflazione nel primo mese dell'anno. Il dato di gennaio è, infatti, influenzato da fattori temporanei e straordinari che ne rendono la previsione ancora più complessa.

Uno scenario caratterizzato da una crescita attesa intorno al potenziale e un contesto inflazionistico che mantiene elementi di incertezza guiderà l'orientamento della politica monetaria nei prossimi mesi. In una recente intervista, Lorenzo Bini Smaghi, membro del Consiglio direttivo della Bce, ha sottolineato come, con una crescita che ha superato il 2% in termini reali e un'inflazione intorno al 2%, un tasso d'interesse al 3,5% debba essere considerato ancora accomodante. Appare, dunque, probabile che la Bce proceda ad un ulteriore aumento dei tassi nei prossimi mesi.

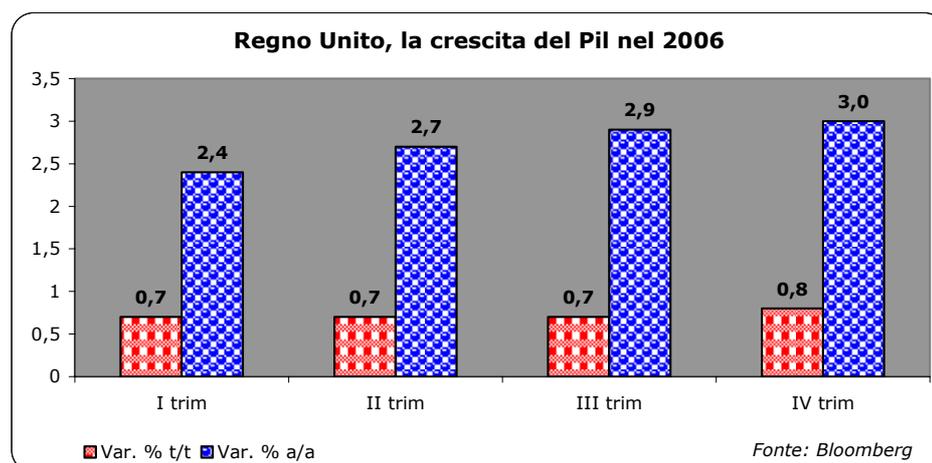
Stati Uniti, la fase di indebolimento procede lentamente

Gli ultimi dati sull'economia americana hanno confermato come la crescita nel IV trimestre potrebbe risultare più forte di quanto precedentemente stimato. La fase di rallentamento originatasi nel mercato immobiliare si sta trasferendo agli altri comparti dell'economia con maggiore lentezza. Il mese di dicembre ha registrato miglioramenti che hanno interessato diversi comparti dell'economia. La produzione industriale è cresciuta dello 0,4% m/m, dopo tre contrazioni consecutive. Le vendite al dettaglio sono aumentate dello 0,9% m/m, riportando il tasso crescita annuo intorno al 5% nella media del IV trimestre. Il processo di creazione di posti di lavoro si è mantenuto solido nel corso di tutto il 2006. Anche gli indicatori di fiducia sono rimasti nel complesso su livelli positivi se confrontati con le medie degli ultimi dieci anni.

Con un tale scenario, la Federal Reserve potrebbe mantenere invariati i tassi nell'immediato. Nel corso dell'anno, qualora il rallentamento dovesse divenire più diffuso la politica monetaria potrebbe essere indirizzata verso un orientamento espansivo.

Regno Unito, il 2006 ha chiuso in accelerazione

Nel IV trimestre il Pil del Regno Unito è aumentato dello 0,8% rispetto ai tre mesi precedenti. L'economia è stata trainata dal settore dei servizi, in particolare nel comparto della distribuzione, della ristorazione e del trasporto. La produzione ha al contrario registrato una contrazione dello 0,2%. La crescita annuale ha raggiunto il 3%. Nella media del 2006 l'economia ha sperimentato un tasso di sviluppo pari al 2,8%.



La fase di robusta crescita del Regno Unito è stata, però, affiancata da maggiori pressioni sui prezzi. Secondo quanto indicato nei verbali della riunione di politica monetaria di gennaio, sulla decisione della Banca d'Inghilterra di aumentare i tassi al 5,25% ha pesato il peggioramento della valutazione del contesto inflazionistico.