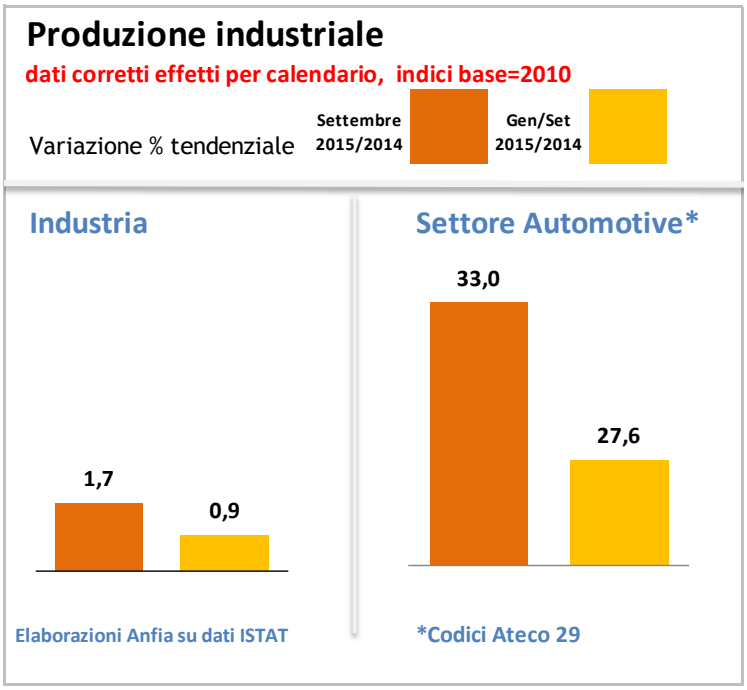
Riparte lenta la produzione industriale in Italia, ma l'industria automotive è il comparto che registra la maggiore crescita da inizio anno: +27,6%.

Secondo i dati diffusi da ISTAT, a **settembre** 2015 l'indice destagionalizzato della produzione industriale è aumentato dello 0,2% rispetto ad agosto. Nella media del trimestre luglio-settembre 2015 la produzione è cresciuta dello 0,4% nei confronti del secondo trimestre.

Corretto per gli effetti di calendario, a settembre 2015 l'indice è aumentato in termini tendenziali dell'1,7% (i giorni lavorativi sono stati 22 come a settembre 2014). **Nella media dei primi nove mesi dell'anno la produzione industriale è cresciuta dello 0,9% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.**



L'industria manifatturiera italiana ha cominciato una lenta ripresa, con un passo ancora disomogeneo tra i suoi comparti. Per il momento la progressiva diffusione del recupero è garantita soprattutto dalle condizioni internazionali (calano i prezzi delle materie prime e dei prodotti petroliferi; rallenta l'ascesa di alcuni paesi emergenti; cala la quota della produzione industriale di alcuni paesi avanzati).

Nel contesto internazionale prosegue il peso della Cina sulla produzione industriale mondiale, pur con un'economia in frenata; a livello mondiale rallentano gli scambi commerciali e il rapporto tra commercio e produzione è in graduale diminuzione, dopo esser salito molto velocemente nel periodo pre-crisi. Anche in Europa si sono verificate trasformazioni significative sulla distribuzione tra paesi delle produzioni manifatturiere, con la sola eccezione della Germania (e fuori dall'Ue, la Svizzera) che ha accentuato il connotato di hub. Per quanto riguarda l'Italia le quote nazionali sulla produzione industriale mondiale restano stabili (secondo la graduatoria elaborata annualmente dal Centro Studi di Confindustria). Secondo il CSC[1], i vuoti scavati dalle due recessioni (per settore e per distribuzione geografica) sono da considerare irrecuperabili (nelle forme e nei modi finora conosciuti) e corrispondenti a distruzione di capacità. Le perdite sono state molto rilevanti perché il *downgrading* della domanda, conseguente al pesante calo del potere d'acquisto delle famiglie, ha determinato l'importazione di beni di basso valore, penalizzando l'*upgrading* delle produzioni domestiche.

Uno degli elementi che caratterizzano l'industria italiana è l'elevata propensione a innovare, che è seconda solo a quella delle imprese tedesche (e nei processi perfino davanti). La spesa in R&S è bassa ma in forte aumento. Fattori importanti che necessitano di una regia unica, che renda possibile per le imprese creare efficienza e sviluppo, sfruttando tutte le opportunità offerte dall'innovazione tecnologica, in sintesi una politica industriale in grado di orientare e fornire strumenti utili a valorizzare il potenziale di crescita dell'industria manifatturiera e per rispondere ai mutamenti socio-economici e demografici della società.

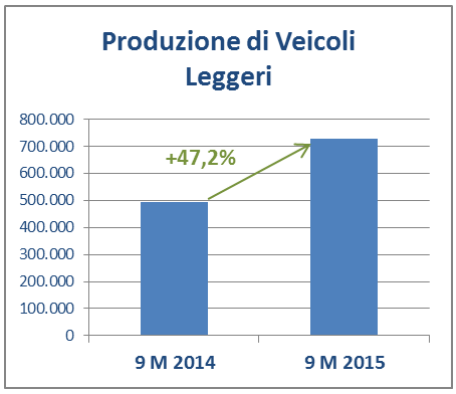
[1] CSC Centro Studi Confindustria

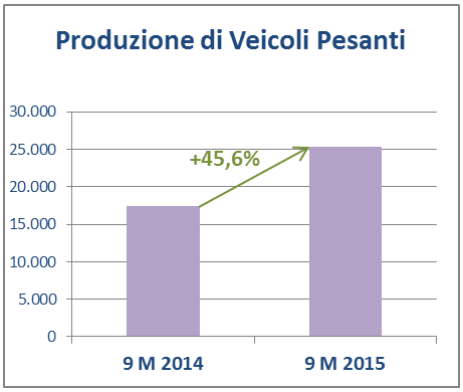
Il rilancio dell'industria italiana è cominciato nella seconda metà del 2014, con velocità diverse. A settembre 2015, i comparti che registrano la maggiore crescita tendenziale sono quelli della fabbricazione di mezzi di trasporto[2] (+23,2%), della fabbricazione di coke e prodotti petroliferi raffinati (+12,3%) e della fabbricazione di apparecchiature elettriche e apparecchiature per uso domestico non elettriche (+4,8%). A settembre 2015 l'indice destagionalizzato presenta una sola variazione congiunturale positiva nel raggruppamento dei beni intermedi (+0,7%); variazioni negative si registrano invece per l'energia (-1,5%) e per i beni di consumo (-1%), mentre i beni strumentali segnano una variazione nulla. In termini tendenziali le variazioni registrate a settembre sono: +5,3% per il comparto dei beni strumentali, +2,3% energia, +0,1% beni di consumo, -0,1% i beni intermedi.

La produzione industriale dell'industria automotive rilevata da ISTAT (codice Ateco: 29, non include pneumatici), **registra un aumento tendenziale nel mese del 33% e nei primi nove mesi del 27,6%. I dati rilevati da ISTAT confermano quindi la ripresa dell'industria automotive nazionale**, particolarmente consistente per la produzione nazionale di autoveicoli e loro motori (Codice Ateco 29.1, vedi tabella a pag. 5), che registra un incremento tendenziale in settembre del 53,1% e in gennaio-settembre del 45,6%; mentre la produzione di carrozzerie di autoveicoli, rimorchi e semirimorchi (Codice Ateco 29.2) registra un aumento del 20,7% nel mese e un aumento del 14,1% nel cumulato e la produzione di parti ed accessori per autoveicoli (Codice Ateco 29.3, non include pneumatici) registra una crescita del 14,4% nel mese e del 9,9% nei primi **nove mesi dell'anno.**

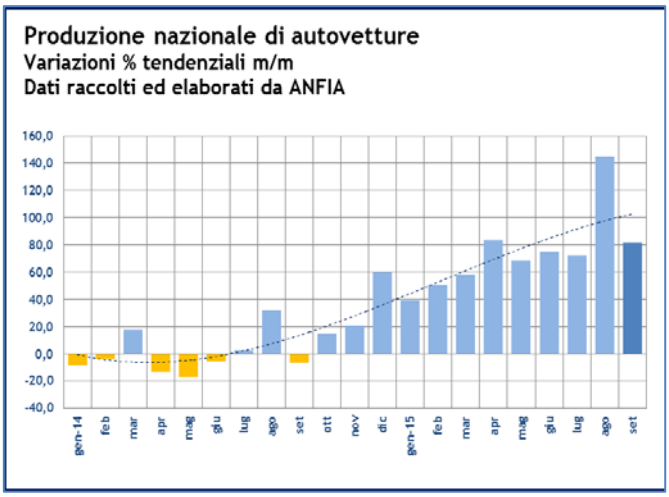
Produzione di autoveicoli in Italia (dati elaborati da ANFIA)

Secondo i dati preliminari di ANFIA, la produzione di **autoveicoli** in Italia, nei primi nove mesi del 2015, supera le 752.000 unità, in crescita del 47% rispetto ai primi nove mesi del 2014, con un ritmo crescente nel corso dell'anno: se nel primo trimestre la produzione di autoveicoli è cresciuta del 34%, nel secondo trimestre la crescita è stata del 53% e nel terzo del 57%. Tale crescita è equamente distribuita tra **Veicoli Leggeri**[3] (+47%) e **Veicoli Pesanti**[4] (+46%).





La crescita della produzione delle **autovetture**, tra gennaio e settembre 2015 ha superato le 493mila unità, in crescita del 69% rispetto allo stesso periodo del 2014. Le oltre 200mila autovetture prodotte in più in questo periodo, appartengono soprattutto ai nuovi modelli prodotti nello stabilimento SATA di Melfi , vale a dire Jeep Renegade e Fiat 500X. L'aumento della produzione di autovetture può essere spiegato, da un lato, dalla crescita della domanda interna, che nei primi 10 mesi del 2015 è aumentata del 15%, ma soprattutto grazie all'export, che nei primi nove mesi del 2015, è cresciuto del 118% a livello tendenziale.



[2] Tutti i mezzi di trasporto

[3] Autovetture +VCL fino a 3500 kg

[4] Autocarri >3500kg + Autobus

Per le autovetture la crescita della produzione ha visto un aumento del ritmo durante il corso dell'anno: nel primo trimestre le unità prodotte sono state il 50% in più, nel secondo trimestre il 76% in più e nel terzo trimestre l'85% in più.

Quella dei **veicoli commerciali con peso fino a 3500 Kg** è stata la tipologia di autoveicolo che ha registrato la crescita delle unità prodotte più limitata nei primi nove mesi del 2015, ossia il 15,5% a livello tendenziale. Bisogna, a questo proposito, sottolineare come tale comparto sia anche quello che, negli anni della crisi, ha "frenato" meglio la caduta: infatti, tra il 2007 e il 2014, la produzione di veicoli commerciali leggeri è scesa "solo" del 16%, a differenza di autovetture (-56%), autocarri (-51%) e autobus (-80%). Parallelamente alla produzione di Autovetture, anche quella dei VCL ha visto aumentare il proprio ritmo di crescita nel corso dell'anno con un aumento della produzione dell'8% tendenziale nel primo trimestre, un aumento del 16% nel secondo e del 24% nel terzo.

Dopo la contrazione del 23% nel 2014 dei volumi produttivi degli **autocarri** con ptt superiore a 3500 kg, si registra nel 1° trimestre 2015 un'inversione di rotta, con un aumento del 51%, raggiungendo quasi quota 7.800, contro poco più di 5.100 unità prodotte nel primo trimestre 2014. Va ancora meglio nel secondo trimestre, con un aumento tendenziale del 77% e circa 9.200 unità prodotte. Nel terzo trimestre del 2015, le

unità prodotte aumentano del 12%, sfiorando quota 7.800. Nel totale dei primi nove mesi del 2015, gli autocarri prodotti sono stati oltre 24.700, con una crescita tendenziale del 43%.

Oltre l'80% della produzione di veicoli leggeri e pesanti adibiti al trasporto merci è destinato all'export, che nei primi 9 mesi registra una crescita del 20% circa, più contenuta la crescita della produzione destinata al mercato interno (+7%).

La lenta ripresa dell'industria manifatturiera da un lato e quella dei consumi dell'altro, hanno determinato nel 1° semestre 2015 un aumento (ancora contenuto) del traffico merci, che misurato in viaggi è del 4% per i viaggi nazionali e dell'1,3% per i viaggi internazionali, le consegne invece crescono dell'1,5% quelle dei corrieri nazionali e dell'8,5% quelle degli express courier. Nello stesso periodo si registra un aumento del fatturato per gli autotrasportatori nazionali e internazionali rispettivamente del 3,9% e dell'1,2% e dell'1,4% per i corrieri nazionali e del 7,5% per gli express courier (dati Confetra).

Il comparto produttivo degli **autobus** presenta purtroppo volumi ridottissimi (289 unità nell'intero 2014). Nei primi tre mesi dell'anno sono usciti dagli stabilimenti italiani circa 190 unità, mentre nel secondo trimestre del 2015 la produzione non raggiunge le 300 unità. Con 170 unità del terzo trimestre, la produzione dei primi nove mesi del 2015 ammonta a 650 unità e riguarda prevalentemente il segmento dei minibus. La domanda interna di autobus specifici (urbani, interurbani, turistici) è piuttosto asfittica. **La mancanza di una pianificazione del trasporto pubblico e di una strategia di intervento a medio termine**, che punti all'efficienza e alla qualità del servizio, indispensabili per garantire la mobilità delle persone, ha indebolito di fatto un settore industriale, presente invece in tutti i major market europei.

Il parco autobus è il più "anziano" tra le diverse tipologie di veicoli circolanti in Italia, un dato particolarmente preoccupante, perchè i mezzi più anziani sono quelli destinati per il trasporto collettivo (sia con mezzi pubblici che privati), con percentuali di utilizzo nettamente superiori a quelle di un'auto privata e conseguenze molto negative per l'ambiente (emissioni e consumi) e per la sicurezza stradale.

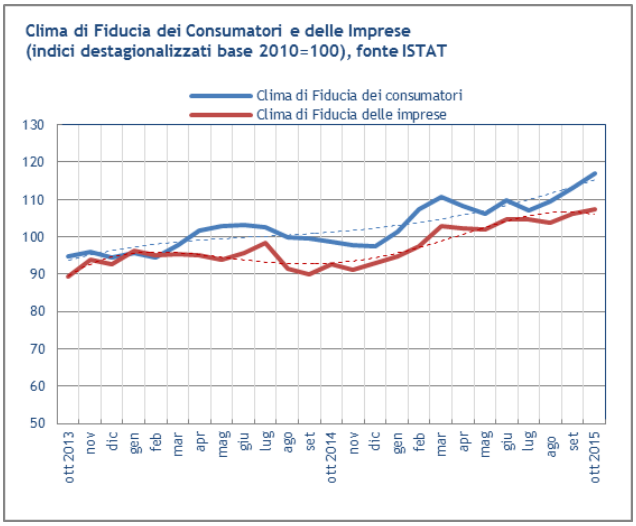
Facendo un confronto con i più recenti dati disponibili dei principali paesi produttori in Europa, possiamo notare come l'andamento della produzione di autovetture in Italia registri variazioni positive più significative, nonostante si attesti a volumi inferiori rispetto ai maggiori paesi produttori dell'Ue, inclusi Repubblica Ceca e Slovacchia (paesi che sono parte integrante delle catene di valore dell'industria manifatturiera tedesca ad Est, che ha saputo sfruttare tutti i vantaggi localizzativi, minor costi di produzione per aumentare il peso di grande paese esportatore della Germania):

- in **Germania**, la produzione di autovetture nei primi 10 mesi ammonta a 4.852.400 unità, in crescita del 3% tendenziale;
- In **Francia**, nei primi 6 mesi 2015, la produzione è di 874.000 autovetture, in crescita del 5,8%;
- In **Spagna**, nei primi 9 mesi la produzione di autovetture ammonta a 1.667.000 unità, in aumento del 19% sullo stesso periodo dell'anno precedente; l'86% della produzione di autovetture è destinato all'export:
- Nel **Regno Unito**, la produzione di autovetture nei primi 9 mesi del 2015 cresce lievemente (+3%) fino a quota 1.169.500 unità
- Nei primi 8 mesi in **Repubblica Ceca** le vetture prodotte sono state 850.000, in crescita tendenziale del 4%;
- In **Slovacchia,** nei primi 6 mesi 2015 la produzione è stata di 540.000 autovetture, in diminuzione tendenziale dell'1,2%.

Una critica che viene mossa all'Italia è che, non essendo più sufficiente limitarsi ad esportare beni, dovrebbe puntare ad un salto di qualità attraverso l'internazionalizzazione, cercando di essere presente nei mercati in cui l'offerta dell'industria italiana può pesare sulla domanda. Questo, nonostante il secondo posto nel Trade Performance Index ci dica che l'Italia ha una grande complessità di export (dietro, di nuovo, solo alla Germania).

Fatturato e Ordinativi

Gli ordinativi confermano il trend in atto. Gli ultimi indici dei nuovi **ordinativi totali (dati grezzi),** che si riferiscono a gennaio-agosto[5] 2015, registrano una crescita per il comparto della Fabbricazione di autoveicoli del 25,1%, grazie agli ordinativi sul mercato domestico (+33,3%), che "tirano" il comparto produttivo dei componenti, i cui ordinativi totali sono aumentati del 7,2%, ma sul mercato interno del12,8%. Il comparto della Fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi registra volumi di ordini in aumento nei primi 8 mesi del 2,4%. **Complessivamente gli ordinativi totali del settore automotive crescono a gennaio-agosto 2015 del 17%.** Gli ordinativi totali dell'industria, con l'esclusione delle costruzioni, registrano invece aumenti tendenziali nei primi 8 mesi del 4%.



Di riflesso l'andamento del fatturato, che per il settore automotive cresce del 20,4% in gennaio-agosto. La variazione tendenziale positiva del fatturato complessivo dell'industria in senso stretto è stato appena dell'1,4%, grazie all'export (+3,6%). I dati del settore automotive sono molto positivi se raffrontati alle variazioni tendenziali per fatturato e ordinativi dell'industria nel suo complesso.

Secondo i dati diffusi da ISTAT, l'**indice del clima di fiducia dei consumatori**, espresso in base 2010=100, aumenta a ottobre 2015 a 116,9 da 113,0 del mese precedente. L'indice composito del clima di fiducia delle imprese italiane (Iesi, Istat economic sentiment indicator) in base 2010=100, sale passando a 107,5 da 106,1 di settembre. **Entrambi gli indici permangono ai livelli massimi osservati negli ultimi due anni.** Tutte le stime delle componenti del clima di fiducia dei consumatori aumentano, con un incremento più marcato per quella economica (a 153,0 da 143,9) e più lieve per quella personale (a 103,9 da 103,6), quella corrente (a 109,3 da 108,0) e quella futura (a 127,1 da 122,3). Riguardo le imprese, cresce il clima di fiducia dei servizi di mercato (a 113,1 da 112,2), quello della manifattura (a 105,9 da 104,4) e quello del commercio al dettaglio (a 116,6 da 109,2), ma scende quello delle costruzioni (a 119,8 da 123,3). Nelle imprese manifatturiere migliorano sia i giudizi sugli ordini (a -9 da -11 il saldo) sia le attese sulla produzione (a 14 da 12), invece i giudizi sulle scorte rimangono stabili (a 3).

[5] I dati aggiornati a settembre saranno pubblicati da Istat il 25 novembre 2015

Tabelle indici e grafici

Principali indicatori economici di settore

Elaborazioni ANFIA su dati ISTAT

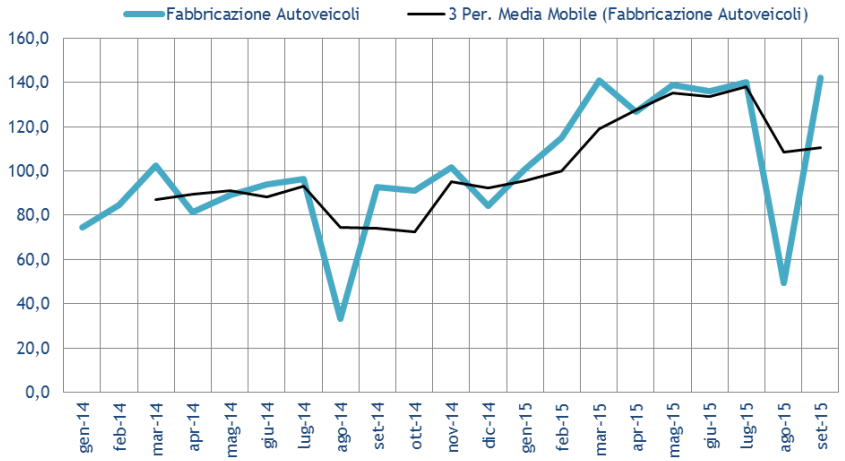
Settore di attività : Automotive					INDUSTRIA escl. Costruzioni	
codice Ateco	descrizione		Variazioni % set-15	Variazioni % gen-set 15	Variazioni % set-15	Variazioni % gen-set 15
29	Fabbricazione Autoveicoli, Carrozzerie, Parti	Produzione ind.le	33,0	27,6	1,7	0,9
29.1	Fabbricazione Autoveicoli	Produzione ind.le	53,1	45,6		
29.2	Fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirim	Produzione ind.le	20,7	14,1		
29.3	Fabbricazione di parti ed accessori per autoveicoli e loro motori	Produzione ind.le	14,4	9,9		

dati corretti per effetti del calendario

			Variazioni % ago-15	Variazioni % gen-ago 15	Variazioni % ago-15	Variazioni % gen-ago 15
29	Fabbricazione Autoveicoli, Carrozzerie, Parti	Ordinativi totale	26,0	17,0	2,1	4,0
		Ordinativi interno	36,2	23,7	2,6	6,2
		Ordinativi estero	19,4	10,6	1,3	1,2
29.1	Fabbricazione Autoveicoli	Ordinativi totale	30,9	25,1		
		Ordinativi interno	45,6	33,3		
		Ordinativi estero	22,3	17,2		
29.2	Fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirim	Ordinativi totale	-4,9	2,4		
		Ordinativi interno	-3,6	2,6		
		Ordinativi estero	-6,8	1,9		
29.3	Fabbricazione di parti ed accessori per autoveicoli e loro motori	Ordinativi totale	20,5	7,2		
		Ordinativi interno	27,7	12,8		
		Ordinativi estero	15,3	2,1		
29	Fabbricazione Autoveicoli, Carrozzerie, Parti	Fatturato totale	18,7	20,4	0,8	1,4
		Fatturato interno	29,6	29,2	-0,5	0,3
		Fatturato estero	11,8	11,9	3,3	3,6
29.1	Fabbricazione Autoveicoli	Fatturato totale	18,3	28,8		
		Fatturato interno	32,4	40,7		
		Fatturato estero	10,1	17,4		
29.2	Fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirim	Fatturato totale	15,6	5,1		
		Fatturato interno	18,1	6,0		
		Fatturato estero	11,4	3,2		
29.3	Fabbricazione di parti ed accessori per autoveicoli e loro motori	Fatturato totale	20,2	7,7		
		Fatturato interno	26,1	12,7		
		Fatturato estero	16,4	3,2		

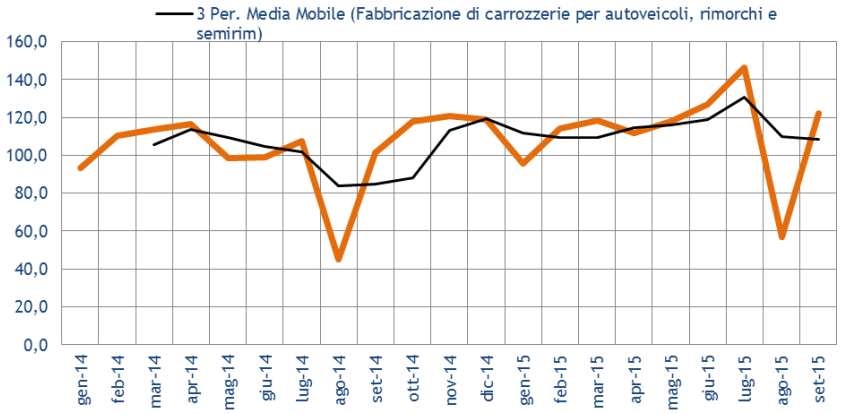
dati grezzi per ordinativi e fatturato

Produzione Industriale - Fabbricazione Autoveicoli
dati corretti per effetto del calendario, Base 2010=100



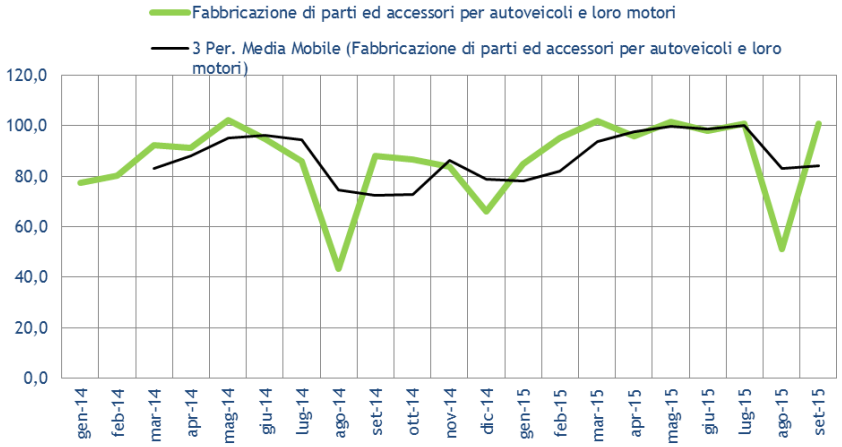
Elaborazione ANFIA su dati ISTAT

Produzione Industriale - Fabbricazione Carrozzerie Autoveicoli, Rimorchi e Semirimorchi
dati corretti per effetto del calendario, Base 2010=100



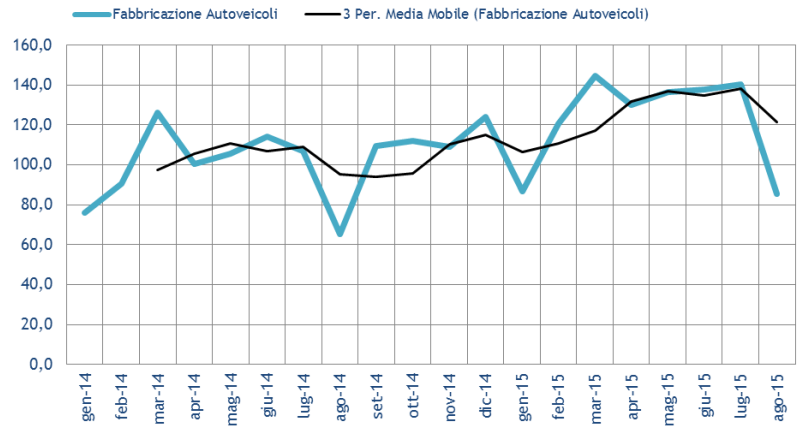
Elaborazione ANFIA su dati ISTAT

Produzione Industriale - Fabbricazione di Parti ed accessori per autoveicoili e loro motori
dati corretti per effetto del calendario, Base 2010=100



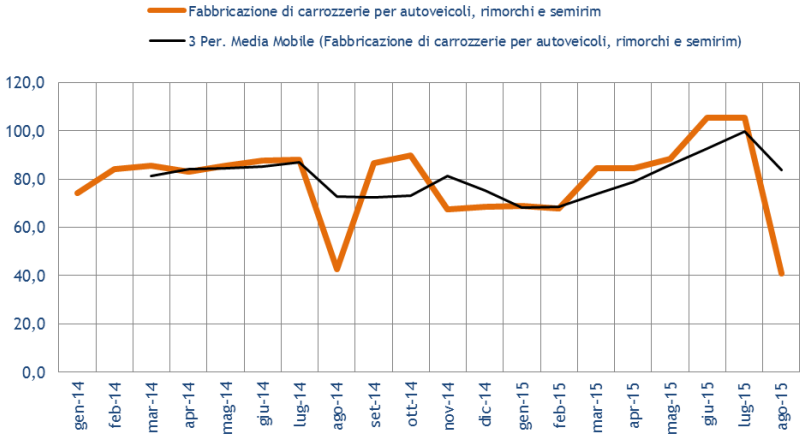
Elaborazione ANFIA su dati ISTAT

Ordinativi - Fabbricazione Autoveicoli
dati grezzi, Base 2010=100



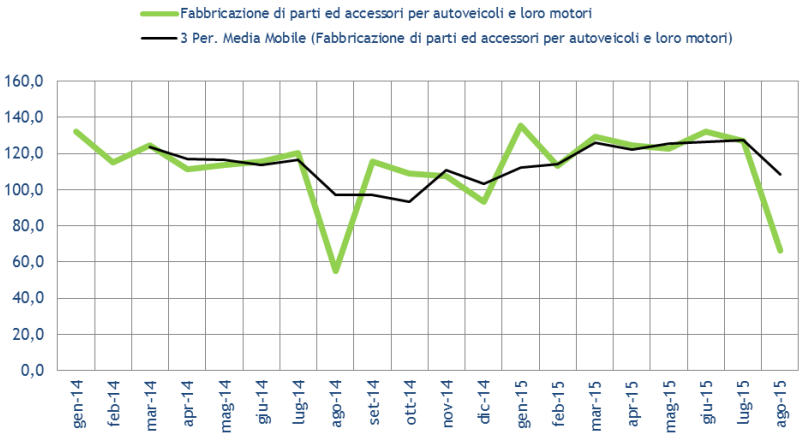
Elaborazione ANFIA su dati ISTAT

Ordinativi - Fabbricazione Carrozzerie Autoveicoli, Rimorchi e Semirimorchi
dati grezzi, Base 2010=100

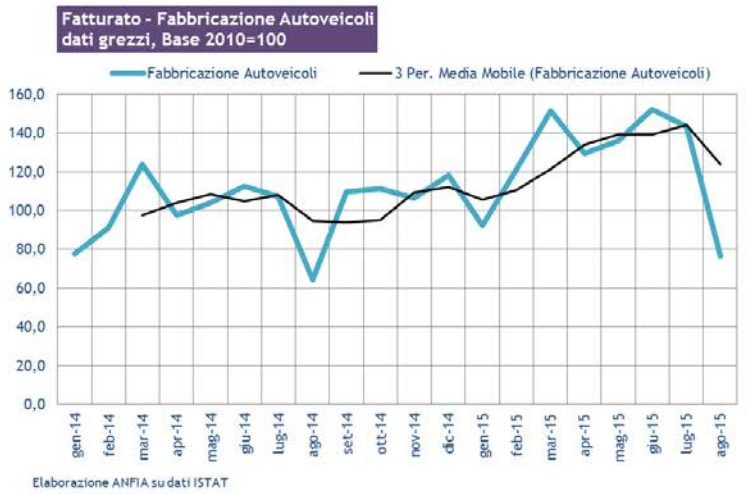


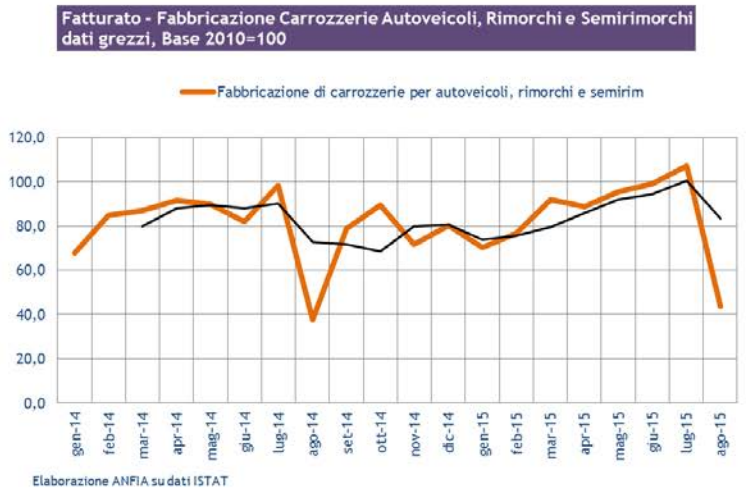
Elaborazione ANFIA su dati ISTAT

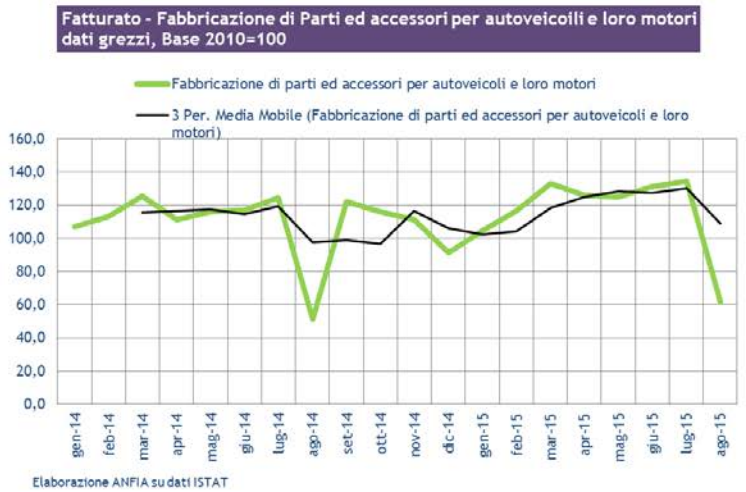
Ordinativi - Fabbricazione di Parti ed accessori per autoveicoili e loro motori
dati grezzi, Base 2010=100



Elaborazione ANFIA su dati ISTAT







Per informazioni rivolgersi a:
Marisa Saglietto, Area Studi e Statistiche, tel. 011/5546526 email: m.saglietto@anfia.it
Silvio Donato, Area Studi e Statistiche, tel. 011/5546524 email: s.donato@anfia.it