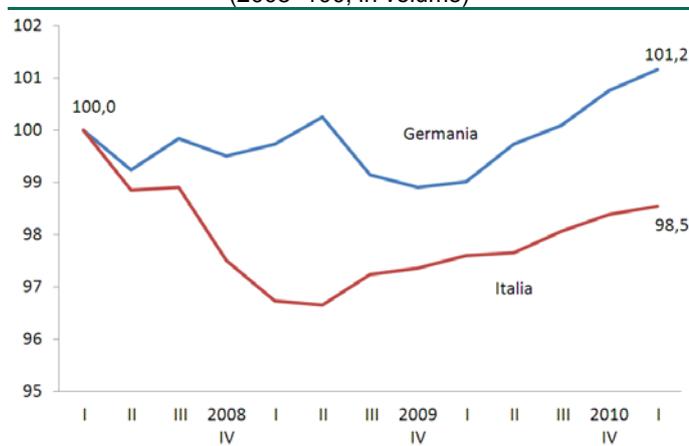


Consumi delle famiglie

(2008=100; in volume)



Fonte: Eurostat

Nei prossimi 25 anni serviranno più di 40.000 miliardi di dollari di **investimenti in infrastrutture** per alimentare la crescita mondiale. Gran parte delle altre risorse dovranno essere trovate dai paesi maturi. In Italia la spesa in infrastrutture è in linea con la media dell'area euro (2,4% contro il 2,5% del pil), ma la dotazione fisica effettiva è ancora insufficiente. L'Italia conta circa 6.600 km di autostrade (il 10% del totale Ue), una lunghezza quasi doppia rispetto a quella del Regno Unito (3.673 km) ma inferiore a quella francese (10.958 km), spagnola (13.014 km) e tedesca (12.594 km). Nell'alta velocità, la Francia possiede 30 km per milione di abitanti, la Germania 16 la Spagna 35, l'Italia 15 km.

Nella Ue-27 la spesa per **Ricerca e Sviluppo** (R&S) nel 2008 è risultata pari all'1,9% del Pil. Si tratta di un valore contenuto, specie se paragonato a quello di Giappone (3,4%) e Stati Uniti (2,8%). In Italia la spesa per R&S ammonta a solo l'1,2% del Pil, pari a 19 mld di euro. Complessivamente il personale impegnato in attività di R&S in Italia ammonta a circa 239.000 unità. La spesa in R&S delle imprese italiane presenta un'elevata concentrazione nelle aziende di grandi dimensioni: quelle con almeno 500 addetti nel 2008 rappresentavano quasi il 72% della spesa totale. A livello regionale la spesa per R&S appare fortemente polarizzata in tre regioni: Lombardia, Lazio e Piemonte in cui si concentrano complessivamente il 49% della spesa totale e il 45% degli addetti alla ricerca

24

17 giugno
2011

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

Banca Nazionale del Lavoro – Gruppo BNP Paribas
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.

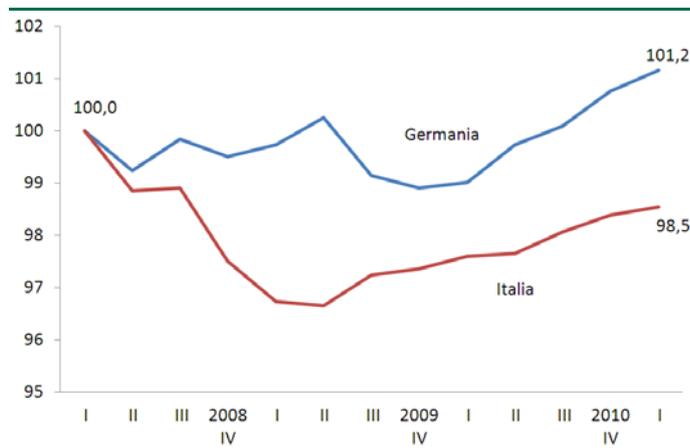


BNL
GRUPPO BNP PARIBAS

Editoriale: Non solo export

Consumi delle famiglie

(2008=100; in volume)



Fonte: Eurostat

Non si cresce di solo export. Accade nel mondo, e in Italia. Nel bene e nel male, per un paese di sessanta milioni di abitanti, le sorti del prodotto interno lordo riflettono l'andamento e le prospettive dei consumi delle famiglie. I conti del 2010 dicono che, su cento euro di PIL italiano, ventisei sono venuti dalle esportazioni, ventisette sono stati sottratti dall'import, e ben cinquantanove euro sono stati forniti dai consumi privati. Considerato questo peso, anche una piccola variazione delle spese dei privati ha un grande effetto sul valore aggregato del prodotto.

Negli ultimi tre anni la variazione dei consumi degli italiani non è stata piccola. Fatto pari a 100 il valore reale del primo trimestre del 2008, al primo trimestre del 2011 l'indice delle spese delle famiglie italiane risulta sceso a quota 98,5. Siamo ancora un punto e mezzo sotto il valore registrato all'avvio della recessione. In moneta, al netto dell'inflazione, mancano ancora all'appello qualcosa come tre miliardi di euro a trimestre. Il recupero c'è, visto che nella fase più dura della recessione il divario era di sei miliardi per trimestre. Ma la ripresa è lenta. Altri paesi fanno meglio di noi. In Germania le spese reali delle famiglie nel primo trimestre del 2011 sono tre miliardi e mezzo di euro sopra il livello ante-recessione. Per i tedeschi, anche a livello di consumi, il buco della recessione appare già appianato.

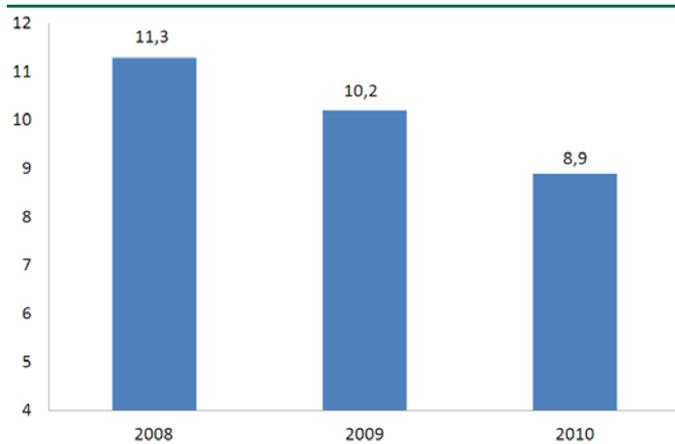
Per lunghi anni la debolezza delle spese delle famiglie tedesche aveva costituito una pesante zavorra per la crescita del PIL in Germania e nell'intera Area euro. Tra il 2000 e il 2007 l'aumento cumulato dei consumi in Germania, valutato a prezzi costanti, non è arrivato al 3%, la metà del risultato tutt'altro che brillante realizzato in Italia. Con lo sviluppo della recessione e della successiva fase di ripresa le carte si sono rimescolate. Tra il 2008 e il 2010 i consumi dei tedeschi sono cresciuti, al netto dell'inflazione, di un punto percentuale. Continueranno a crescere. Così indicano le recenti previsioni della Commissione europea che individuano anche la ragione della svolta in Germania: un "vibrante" mercato del lavoro.

In Italia, dove le condizioni del mercato del lavoro non sono certo favorevoli come in Germania, la flessione dei consumi privati è stata mitigata dalla riduzione della propensione al risparmio. L'uso del termine 'propensione' suona stonato visto che la riduzione della percentuale di reddito che annualmente si riesce a mettere da parte, non è voluta, ma viene subita. Non siamo diventati delle cicale. Siamo, però, scivolati nelle classifiche internazionali della parsimonia. La Relazione annuale della Banca d'Italia osserva che "il saggio di risparmio delle famiglie italiane è ora sui livelli più bassi fra i maggiori paesi dell'area dell'euro". La propensione al risparmio delle famiglie "consumatrici" è scesa nel 2010 sotto le due cifre e si colloca intorno al 9 per cento. Era vicina al 12% prima della recessione. Se alle famiglie consumatrici si sommano quelle produttrici – le ditte individuali e le imprese con fino cinque addetti - la propensione al risparmio degli italiani sale al 12 per cento, ma si confronta con una media europea di due punti più elevata e con un picco in Germania del 17 per cento. Dietro alla debolezza dei consumi e alla contestuale flessione dei risparmi in Italia c'è, soprattutto, il dualismo di un mercato del lavoro che assegna sorti profondamente diverse ai padri e ai figli. Fatto pari a 100 il primo trimestre del 2008, alla fine del 2010 l'indice del tasso di occupazione nella fascia giovane della popolazione di età compresa tra i 15 e i 39 anni era attestato a quota 93: ancora sette punti sotto la situazione ante-recessione. Nella fascia matura di occupati in età compresa tra i 40 e i 64 anni, il numero indice sulle condizioni di impiego calcolato alla fine del 2010 segnava invece un recupero di oltre un punto sulla condizione di prima della crisi. In Germania le condizioni dell'occupazione a fine 2010 sono migliori sia nella fascia giovane sia in quella matura della popolazione. Merito di un mercato del lavoro vibrante per la crescita economica, ma anche strutturalmente più equilibrato e capace di portare i giovani a bordo del treno della ripresa. I consumi crescono quando i nuovi redditi sono percepiti come durevoli, e non transitori. I risparmi crescono nella fase giovane della vita quando le persone accumulano risorse che potranno essere opportunamente utilizzate nell'età più avanzata. Queste elementari regole d'igiene economica appaiono oggetto di scarsa attenzione in un sistema ove i padri continuano a risparmiare per sostenere i redditi precari dei figli e i figli entrano in un mercato del lavoro la cui segmentazione di tutele e retribuzioni non gioca a loro favore. In Italia, riequilibrare la flessibilità può servire a rimettere in moto il ciclo vitale di consumi e risparmi.

Giovanni Ajassa

Propensione al risparmio delle famiglie consumatrici

(in % del reddito disponibile)



Fonte: Banca d'Italia, Relazione Annuale

Infrastrutture per la crescita: il trasporto su strada e ferro **S. Costagli ☎ 06-47027054 – simona.costagli@bnlmail.com**

Nei prossimi 25 anni serviranno più di 40.000 miliardi di dollari di investimenti in infrastrutture per alimentare la crescita mondiale. Circa un quarto di tali investimenti (10.000 miliardi di dollari) si stima saranno necessari a India e Cina, ma gran parte delle altre risorse dovranno essere trovate dai paesi più maturi (Europa e anche Stati Uniti) alle prese con un pericoloso processo di obsolescenza delle infrastrutture esistenti.

In Italia tra il 2000 al 2010 la spesa delle amministrazioni pubbliche in investimenti fissi lordi rapportata al Pil è risultata pari al 2,4%, un valore lievemente inferiore a quello medio dei paesi dell'area dell'euro (2,5%) e in particolare al dato francese (3,2%), ma superiore sia a quello tedesco (1,9%), sia a quello spagnolo (1,8%). Tra il 1996 e il 2008 la percentuale di Pil destinata a questo capitolo di spesa è stata ampiamente superiore nelle regioni del Mezzogiorno (4,7%) rispetto a quelle del Centro-Nord (3,6%). In termini di euro pro-capite la relazione tra le due aree del paese risulta invertita.

Il dato italiano relativo alla spesa nasconde una realtà peggiore in termini di dotazione infrastrutturale effettiva, come traspare da alcune indagini qualitative. Secondo il Rapporto 2011 del World Economic Forum, nella classifica relativa alla dotazione infrastrutturale occupiamo il 31esimo posto, dietro la Germania (seconda), la Francia (quarta) e la Spagna (14esima).

L'Italia conta circa 6.600 km di autostrade (il 10% del totale Ue), una lunghezza quasi doppia rispetto a quella del Regno Unito (3.673 km) ma inferiore a quella francese (10.958 km), spagnola (13.014 km) e tedesca (12.594 km). La minore dotazione italiana in termini assoluti viene confermata (anche se ridimensionata) quando la si considera in rapporto all'estensione territoriale o alla popolazione. La carenza infrastrutturale in Italia spicca anche nel trasporto ferroviario. Oggi ad esempio la Francia possiede 30 km per milione di abitanti di alta velocità, la Germania 16 la Spagna 35, l'Italia, con 15 km per milione di abitanti, sta tuttavia accorciando il gap grazie al completamento delle ultime tratte.

Infrastrutture per alimentare la crescita

La dotazione infrastrutturale rappresenta una importante determinante delle potenzialità di crescita di un paese e del benessere collettivo; sulla quantificazione dello stimolo derivante dalla dotazione di capitale pubblico, e sulla porzione di Pil che un paese dovrebbe investire per ottenere risultati significativi, vi è un'ampia letteratura, che raggiunge risultati diversi a seconda dell'area geografica e del periodo considerati. Alcune analisi dimostrano che nei paesi che già destinano una percentuale consistente del Pil alla spesa in infrastrutture un incremento anche minimo della spesa produce benefici maggiori rispetto a grandi spese effettuate da paesi che partono da bassi livelli, poiché in quest'ultimo caso prevarrebbe, nelle prime fasi, un effetto "spiazzamento", sia dei consumi privati (per l'aumento dell'imposizione necessario a finanziare gli investimenti) sia degli investimenti privati.

Nel complesso, secondo stime condivise da diverse agenzie internazionali, al motore dell'economia mondiale nei prossimi 25 anni serviranno più di 40.000 miliardi di dollari di investimenti in infrastrutture per migliorare e costruire strade, reti di telecomunicazione e distribuzione energetica. Circa un quarto di tali investimenti (10.000 miliardi di dollari) si stima saranno necessari a India e Cina per alimentare la

loro crescita, ma gran parte delle altre risorse dovranno essere mobilitate dai paesi più maturi (in Europa e negli Stati Uniti), alle prese con un pericoloso processo di obsolescenza delle infrastrutture esistenti.

Il tema delle infrastrutture ha nuovamente assunto grande rilevanza nel recente dibattito economico, quando i governi dei paesi più coinvolti dalla crisi economica, limitati nella possibilità di usare la leva fiscale o monetaria, hanno cercato strumenti alternativi per stimolare la crescita. Negli Stati Uniti le risorse destinate allo sviluppo di nuove infrastrutture hanno costituito una parte sostanziale del pacchetto di stimolo varato dall'amministrazione Obama¹: 44 miliardi di dollari da investire per il miglioramento dell'acqua, dei trasporti e per il sostegno all'edilizia abitativa. Il piano, che prevede tra l'altro la ricostruzione di 150mila miglia di strade, la costruzione e manutenzione di 4mila miglia di linee ferroviarie passeggeri e la ricostruzione di 150 miglia di piste aeroportuali, rappresenta un'anomalia tra i pacchetti di stimolo fiscale statunitensi degli ultimi 30 anni, e nelle intenzioni degli ideatori dovrebbe non solo portare benefici di lungo periodo, ma anche sostenere la classe media (anche attraverso la riduzione dei costi e dei tempi di viaggio e di trasporto).²

In Europa l'attenzione al ruolo delle infrastrutture va al di là delle necessità congiunturali di sostenere la crescita dopo la recessione; si stima ad esempio che tra il 2000 e il 2006 (prima della crisi) siano stati destinati allo sviluppo di infrastrutture circa 75 dei 195 miliardi di euro destinati alle regioni dell'Obiettivo 1 e 18 miliardi del Fondo di Coesione. Più di recente, anche "Europa 2020", la nuova strategia comunitaria di crescita che ha sostituito l'Agenda di Lisbona, ha posto nuova enfasi su questo punto, come pure ha fatto il Governatore della Banca d'Italia Draghi nella presentazione dell'ultima Relazione, quando ha inserito tra i fattori chiave per il rilancio della crescita la riduzione del gap infrastrutturale italiano rispetto ai principali partner europei.

Come misurare la dotazione infrastrutturale?

Una misura comunemente utilizzata per quantificare la dotazione infrastrutturale di un paese è la spesa delle amministrazioni pubbliche in investimenti fissi lordi.³ Nel decennio che va dal 2000 al 2010 tale spesa in Italia è risultata pari al 2,4% del Pil, un valore lievemente inferiore a quello medio dei paesi dell'area dell'euro (2,5%) e in particolare al dato francese (3,2%), ma superiore a quelli tedesco (1,9%) e spagnolo (1,8%).

Secondo i più recenti piani del Governo, tuttavia, l'incidenza della spesa sul Pil dovrebbe scendere all'1,6% nel 2012.

In generale, in tutti i principali paesi europei le risorse destinate a questo capitolo di spesa sono andate diminuendo negli ultimi 50 anni: in Francia, dal 4% del decennio 1960-69 si è passati al 3,5% in quello successivo, fino al 3% del 1980-89, per poi risalire nei 20 anni seguenti (unico esempio tra i principali paesi Ue).

¹ Nel pacchetto, di complessivi 787 miliardi di dollari, altri 88 miliardi erano destinati all'energia, alle tecnologie innovative e a piani di edilizia federali.

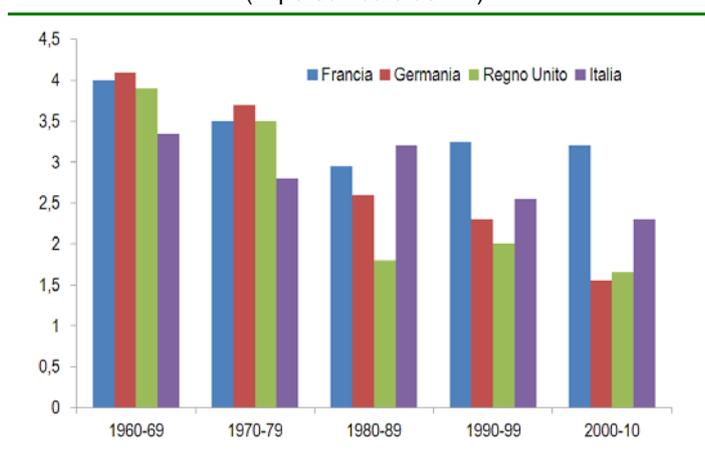
² Su questo punto si veda R. Crescenti, "L'impatto macroeconomico delle infrastrutture: una rassegna della letteratura e un'analisi empirica per l'Italia. Discussione", *Le infrastrutture in Italia: dotazione, programmazione, realizzazione*, aprile 2011.

³ Come ricorda la Banca d'Italia nell'ultima Relazione annuale (maggio 2011), la spesa in investimenti fissi lordi delle amministrazioni pubbliche è una misura imprecisa della spesa pubblica in infrastrutture; in primo luogo perché include anche acquisti di macchinari e impianti, inoltre perché non tiene conto delle infrastrutture realizzate da imprese a controllo pubblico e da concessionarie di servizi pubblici al di fuori delle Amministrazioni Pubbliche.

In Germania, la quota del 4,1% del 1960-69 è scesa prima gradualmente, poi in modo più brusco nei venti anni dal 1980 al 1999 (2,8%). Per l'Italia la quota del 3,3% degli anni '60 è prima scesa negli anni '70, per poi registrare un picco nel decennio successivo e scendere poi di ulteriori 0,8 punti percentuali fino al dato di oggi.

Investimenti fissi lordi delle Amministrazioni pubbliche

(in percentuale del Pil)



Fonte: Banca d'Italia.

La valutazione monetaria della dotazione infrastrutturale italiana appare in linea con quella degli altri paesi europei anche se si considera il rapporto tra lo stock di capitale pubblico e il Pil: una stima condotta dal Fondo monetario internazionale nel 2006⁴ mostra come fino all'inizio degli anni Duemila tale rapporto fosse pari al 48% circa per l'Italia, al 52% circa per la Francia, e al 44% per la Germania.

Al di là del dato medio nazionale, il valore italiano degli investimenti pubblici mostra andamenti differenziati tra le diverse macroaree. Come rilevato dalla Banca d'Italia nell'ultima Relazione annuale, tra il 1996 e il 2008 la percentuale di Pil destinata a questo capitolo di spesa (considerando il settore pubblico allargato, ossia le amministrazioni pubbliche più le imprese a controllo pubblico, Enel e le Ferrovie dello Stato) è stato ampiamente superiore nelle regioni del Mezzogiorno (4,7%) rispetto a quelle del Centro-Nord (3,6%). In termini di euro pro-capite, tuttavia, la relazione tra le due aree del paese risulta invece invertita a favore delle regioni centro-settentrionali, per le quali l'ultimo dato (2008) rileva un valore pari a 900 euro (in flessione dagli oltre 1.000 del 2004), contro i 750 del Mezzogiorno (valore pressoché stabile dal 2001).

Indici di dotazione, il confronto con i principali paesi europei. Il caso dei trasporti

La valutazione monetaria della dotazione infrastrutturale può comportare problemi di stima e comparabilità. Essa considera lo stock lordo di capitale pubblico come valore cumulato nel tempo degli investimenti pubblici opportunamente scontati, quindi il capitale netto si ottiene sottraendo la spesa per la manutenzione, il che comporta un problema di stima della vita media delle infrastrutture. Inoltre, mercati eterogenei (anche nelle caratteristiche geografiche) possono determinare un diverso stock di

⁴ Kamps C., "New estimates of government net capital stocks for 22 OECD countries 1960-2001", *IMF Staff Papers*, n. 1; si veda anche Banca d'Italia, *Relazione annuale*, maggio 2011.

capitale a partire dalla stessa spesa.⁵ Il dato relativo alla spesa, infine, non tiene conto di altri problemi nella realizzazione delle infrastrutture, relativi ad esempio alla lunghezza dei tempi di esecuzione e allo sfioramento dei costi preventivati. Secondo la Banca d'Italia⁶ in Italia i progetti finanziati dal Fondo europeo di sviluppo regionale sono eseguiti in tempi doppi rispetto a quelli programmati, mentre negli altri paesi europei il ritardo non supera in media il 25%. Relativamente ai costi finali delle opere, questi eccedono in media il preventivo originale del 40% in Italia contro il 20% della media europea.

L'idea che il dato italiano relativo alla spesa nasconda una realtà peggiore in termini di dotazione infrastrutturale effettiva traspare anche dai dati di alcune indagini qualitative sul posizionamento del paese nelle classifiche mondiali (pur con tutti i limiti che indagini di questo tipo possono avere). Il Rapporto 2011 del World Economic Forum, al riguardo, continua a rilevare un notevole ritardo del nostro paese. La dotazione infrastrutturale, considerata il secondo dei pilastri base della competitività di un paese, ci vede al 31esimo posto, dietro la Germania (seconda), la Francia (quarta) e la Spagna (14esima).

Indicatori qualitativi di competitività delle infrastrutture

(Posizione nella graduatoria nel Rapporto 2011)

	Indice complessivo	Istituzioni	Infrastrutture	Ambiente economico	Sanità e istruzione di base
Francia	16	26	4	44	16
Germania	6	13	2	23	25
Regno Unito	18	17	8	56	19
Italia	46	92	31	76	26
Spagna	38	53	14	66	49

Fonte: World Economic Forum.

Tra le diverse tipologie di infrastrutture risultano nella parte bassa della classifica soprattutto gli aeroporti e i porti (rispettivamente all'81esima e 84esima posizione), mentre migliore è la qualità percepita delle autostrade (39esima posizione) e delle strade (54esima).⁷

Una possibile alternativa alla misura monetaria e qualitativa per i confronti spaziali e temporali, particolarmente utile nel caso delle infrastrutture di trasporto è quella di usare indicatori di dotazione fisica delle infrastrutture (lunghezza di strade e ferrovie, numero e dimensione di porti e aeroporti e così via), sebbene anche in questo caso non manchino difetti, poiché ad esempio il dato non tiene conto del contenuto di servizio dell'infrastruttura, che in alcuni casi (soprattutto aeroporti), è rilevante. Inoltre nelle graduatorie tra paesi e aree geografiche il dato assoluto andrebbe elaborato

⁵ Branzini R. Casadio P. e Marinelli G., "Quello che gli indicatori territoriali sulle infrastrutture di trasporto possono e non possono dire", *Le infrastrutture in Italia: dotazione, programmazione, realizzazione*, Banca d'Italia, aprile 2011.

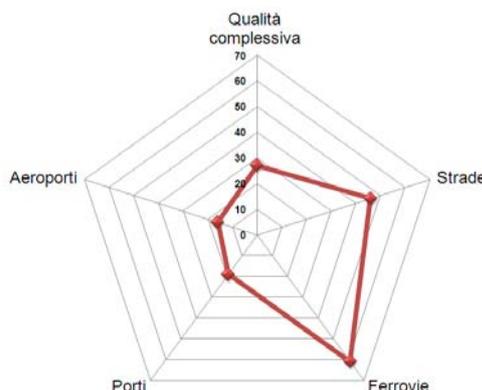
⁶ Banca d'Italia, Considerazioni finali alla Relazione annuale, maggio 2011.

⁷ La 31esima posizione è determinata dal migliore posizionamento nelle infrastrutture relative alla fornitura di elettricità e telefonia.

tenendo conto di alcuni fattori di scala, come la popolazione, l'estensione territoriale, il reddito e così via.

Indicatori qualitativi di competitività nelle infrastrutture italiane

(Posizione nella graduatoria per singola voce)



Fonte: World Economic Forum 2011.

Il settore dei trasporti su strada e ferrovia è quello che meglio si presta a una misura di dotazione. Relativamente al trasporto su strada, una prima importante cautela va considerata quando si confrontano strade diverse dalle autostrade. Tra i paesi della Ue manca infatti un criterio comune di classificazione delle strade provinciali o comunali: poiché la Commissione considera solo il dato relativo alle provinciali, questo rischia di essere non rappresentativo per tutti i paesi.

Infrastrutture stradali

(2008)

	Autostrade (km)	Altre strade (km)	Autostrade/Superficie*	Autostrade/popolazione**
UE-27	65.099	-	1,5	0,1
Germania	12.596	218.600	3,5	0,2
Spagna	13.014	152.997	2,6	0,3
Francia	10.958	387.238	1,7	0,2
Italia	6.588	175.548	2,2	0,1
Regno Unito	3.673	171.297	1,5	0,1

(*) Km di rete autostradale per 100 kmq di superficie territoriale.

(**) Km di rete autostradale per 1.000 abitanti.

Fonte: Commissione europea, Banca d'Italia.

Il dato più omogeneo è quindi solo quello relativo alle autostrade. Un'efficiente struttura autostradale è un fattore importante di competitività: la nuova distribuzione delle attività manifatturiere verso i paesi periferici della Ue-27, e il metodo di produzione *just in time* che ha ridotto al minimo il ruolo delle scorte, rendono fondamentale disporre di una

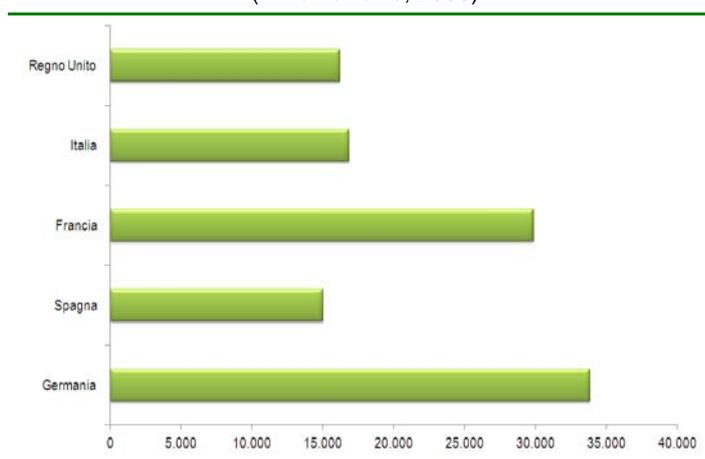
rete stradale in grado di veicolare in modo efficiente merci e persone tra i diversi paesi. Nel 2009 la quantità di beni trasportati all'interno dei confini della Ue-27 è arrivata a 3.632 di tonnellate per km, la maggior parte dei quali (46%) trasportati via strada, seguono il trasporto marittimo (36,8%) e quello ferroviario (10%). All'interno della Ue il trasporto per via aerea conta ancora per una porzione limitatissima del totale (0,1%). Nei dieci anni precedenti la recessione le merci trasportate entro i confini della Ue sono cresciute a un ritmo medio annuo del 2,8% (t/km); posto pari a 100 il valore del 1995, questo nel 2006 era pari a 135. Nello stesso periodo il Pil è cresciuto al ritmo del 2,5% medio annuo reale, portandosi nello stesso periodo da 100 a 130.

Nel complesso, la Ue-27 conta 66mila km di autostrade, circa due terzi della lunghezza autostradale statunitense; interessante notare come la Cina sia dotata di una rete autostradale simile per estensione a quella europea (60mila km circa), mentre la Russia conti 30mila km.

Secondo gli ultimi dati forniti dalla Commissione europea (2008) l'Italia conta circa 6.600 km di autostrade, (il 10% del totale Ue), una lunghezza quasi doppia rispetto a quella del Regno Unito (3.673 km) ma ampiamente inferiore a quelle francese (10.958 km), spagnola (13.014 km) e tedesca (12.594 km). La minore dotazione italiana in termini assoluti viene confermata (anche se ridimensionata) se la si considera in rapporto alla superficie territoriale o alla popolazione. Il numero di km di autostrade per 100kmq in Italia è pari a 2,2, ancora superiore al dato del Regno Unito (e in questo caso anche a quello francese pari a 1,7), ma inferiore a quello spagnolo (2,6) e soprattutto tedesco. Le posizioni dei principali paesi appaiono molto più ravvicinate se il confronto viene invece effettuato in termini di km per 1.000 abitanti: 0,1 per Italia, Regno Unito e media Ue-27, 0,2 per la Germania e 0,3 per la Spagna. A livello di singole regioni (NUTS 2) la maggiore densità per kmq si registra nella regione di Lisbona (22), in quella di Brema, nel Nord della Germania (17,6) e nell'area intorno a Manchester (14). Tra le prime dieci non compare nessuna delle regioni italiane.

Infrastrutture ferroviarie

(km di ferrovie, 2008)



Fonte: Commissione europea, Banca d'Italia.

La carenza infrastrutturale in Italia spicca anche nel trasporto ferroviario. Oggi ad esempio la Francia possiede 30 km per milione di abitanti di alta velocità, la Germania 16 la Spagna 35, l'Italia, con circa 15 km per milione di abitanti, sta tuttavia accorciando il gap grazie al completamento delle ultime tratte.

Relativamente alla lunghezza della rete ferroviaria, l'Italia (16.861 km) rimane ampiamente sotto Germania e Francia, anche se la posizione rispetto a quest'ultima sale se si considera il rapporto con la superficie (km per 100 kmq). Il dato più interessante è però quello relativo al volume di traffico veicolato attraverso questa via: in Italia secondo la Commissione europea ogni km di ferrovia trasporta 1,4 tonnellate-km, lo stesso valore francese e il doppio di quello spagnolo. Spicca su tutti, però, il dato tedesco, pari a 3,4 tonnellate-km per kmq.

L'innovazione in Italia: un cammino ancora lungo

S. Ambrosetti ☎ 06-4702.8055 – stefano.ambrosetti@bnlmail.com

Il recente rapporto Eurostat sull'innovazione ha evidenziato come nella Ue-27 la spesa per Ricerca e Sviluppo (R&S), pur avendo raggiunto nel 2008 l'1,9% del Pil, sia ancora lontana dall'obiettivo del 3% fissato dall'Agenda di Lisbona e confermato sino al 2020. Si tratta di un valore contenuto, specie se paragonato a quello di Giappone (3,4%) e Stati Uniti (2,8%). Tra i paesi europei la Svezia e la Finlandia (3,7%) evidenziano valori persino superiori a quelli del Giappone; Danimarca (2,7%), Austria (2,7%) e Germania (2,6%) sono i paesi dell'Unione più vicini all'obiettivo del 3%, mentre in molti paesi tale rapporto rimane al di sotto dell'1%.

In Italia la spesa nel settore R&S ha raggiunto nel 2008 l'1,2% del Pil, pari a 19 mld di euro, con un incremento rispetto all'anno precedente del 5,9%. L'incremento del personale addetto alla ricerca, in termini di unità equivalenti a tempo pieno, nel 2008 ha registrato una crescita del 14,7%. Complessivamente il personale impegnato in attività di R&S in Italia ammonta a circa 239.000 unità.

La spesa in R&S delle imprese italiane presenta un'elevata concentrazione nelle aziende di grandi dimensioni: quelle con almeno 500 addetti nel 2008 rappresentavano quasi il 72% della spesa totale. A livello regionale la spesa per R&S appare fortemente polarizzata in tre regioni: Lombardia, Lazio e Piemonte in cui si concentrano complessivamente il 49% della spesa totale e il 45% degli addetti alla ricerca. L'intensità innovativa, ossia la spesa innovativa per addetto mostra un'ampia variabilità tra i settori: l'industria con 7.900 euro per addetto, registra quello più elevato, seguita dai servizi, con 4.900 euro per addetto e dalle costruzioni, con 2.200 euro per addetto.

L'innovazione: un quadro internazionale

Tra le possibili accezioni del termine "innovazione", secondo quella scelta dalla Ue⁸ l'innovazione consiste nella produzione, l'assimilazione e lo sfruttamento con successo delle novità in campo economico e sociale. L'innovazione può assumere tuttavia forme molto differenti, che vanno dall'invenzione derivante dalla ricerca e dallo sviluppo, al rinnovo e all'ampliamento della gamma dei prodotti, dei servizi o dei mercati, all'introduzione di nuovi metodi di produzione, approvvigionamento e/o distribuzione.

Il rapporto sull'innovazione in Europa, recentemente diffuso dall'Eurostat⁹, consente di fornire una lettura dei trend in atto nei vari paesi della Ue-27 per un'ampia serie di variabili. Le statistiche aggiornate al 2009 (per alcune grandezze si fermano al 2008), pur presentando un certo ritardo, delineano un quadro piuttosto chiaro dell'importanza relativa che i paesi attribuiscono all'innovazione.

Il peso considerevole del settore pubblico nelle economie degli Stati membri implica il suo coinvolgimento nella campagna volta a stimolare l'innovazione. Nel 2009 i fondi pubblici complessivamente stanziati dai governi dei paesi appartenenti alla Ue-27 per la ricerca e lo sviluppo ammontavano allo 0,74% del Pil dell'area, un valore in linea con quello giapponese (0,75%), ma molto inferiore rispetto a quello registrato per esempio negli Stati Uniti (0,99%). Tra i paesi della Ue si evidenzia tuttavia un'ampia variabilità: al primo posto si posiziona la Finlandia (1,13%), unico paese dell'area a presentare un

⁸ Cfr. Comunicazione della Commissione dell'11 marzo 2003, "Politica dell'innovazione: aggiornare l'approccio dell'Unione europea nel contesto della strategia di Lisbona", COM (2003)112 def.

⁹ Eurostat: "Science, technology and innovation in Europe", 2011 edition.

valore superiore all'1%, mentre agli ultimi posti si trovano Lituania, Slovacchia, Grecia, Romania e Polonia con valori compresi tra 0,30-0,35% del Pil.

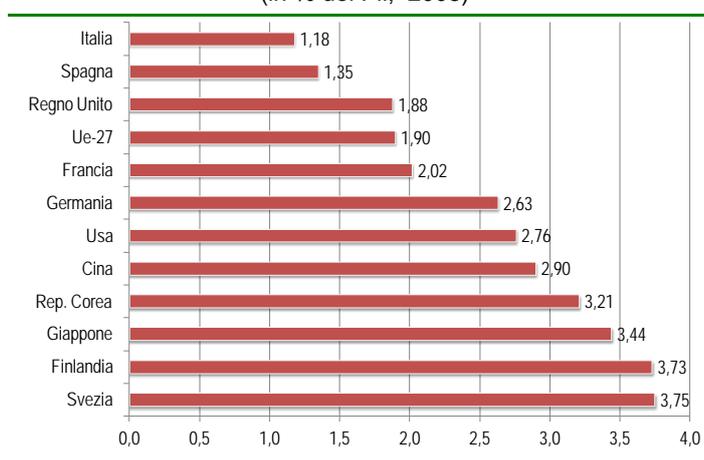
L'Italia, con un ammontare di fondi stanziati per la R&S pari allo 0,64% del Pil, presenta un valore inferiore alla media Ue e a quello delle grandi economie dell'area (Regno Unito 0,73%, Spagna 0,74%, Francia 0,78% e Germania 0,87% del Pil).

A livello aggregato l'ammontare delle spese per R&S in percentuale del Pil nella Ue-27, pur avendo raggiunto nel 2008 l'1,9%, in aumento dall'1,85% dell'anno precedente, è ancora lontano dall'obiettivo del 3% indicato inizialmente dall'Agenda di Lisbona e confermato sino al 2020 come uno degli obiettivi dell'accordo.

Nel complesso la spesa in R&S in percentuale del Pil risulta nella Ue-27 molto inferiore se paragonata a quella di Giappone (3,4%) e Stati Uniti (2,8%), anche se superiore a quella della Cina (1,4%). Tra i paesi europei la Svezia e la Finlandia (3,7%) evidenziano valori persino superiori a quelli del Giappone; Danimarca (2,7%), Austria (2,7%) e Germania (2,6%) sono i paesi dell'Unione più vicini all'obiettivo del 3%.

Spese in Ricerca e Sviluppo

(in % del Pil; 2008)



Fonte: Eurostat

Nella Ue-27 la spesa totale per R&S ammonta a 237 mld di euro, il 60% degli investimenti è concentrato in soli tre paesi: Germania (66 mld di euro), Francia (39 mld di euro) e Regno Unito (34 mld di euro). In Italia la spesa in R&S nel 2008 è stata pari a 19 mld di euro corrispondente all'1,2% del Pil.

A livello Ue-27, dei quattro settori istituzionali in cui si ripartisce l'attività di R&S, quello delle imprese nel 2008 ha assorbito il 64% delle risorse, seguito da quello delle università (22%), dal settore pubblico (13%) e da quello delle istituzioni private non-profit (1%). Complessivamente il 55% delle spese è stato finanziato dalle imprese e il 34% da fondi pubblici. Solo tre paesi Ue hanno conseguito il secondo obiettivo della strategia di Lisbona, l'ottenimento dei due terzi dei finanziamenti dal settore delle imprese, si tratta del Lussemburgo (76%) della Finlandia (70%) e della Germania (68%).

Il personale impiegato nel settore della ricerca è pari nella Ue a circa l'1,6% dell'occupazione totale, corrispondente a circa 2,5 milioni di persone (espressi in unità equivalenti a tempo pieno), di cui oltre la metà impiegate nel settore privato (1,3 milioni). Si rileva inoltre una ridotta presenza di lavoratori di sesso femminile che ammontano a solo il 35% del totale. In Italia la percentuale di donne impiegate in R&S

appare leggermente superiore (37%), così come in Spagna (38%), mentre nelle altri grandi economie dell'Europa continentale questo valore scende ulteriormente (32% in Francia e 30% in Germania).

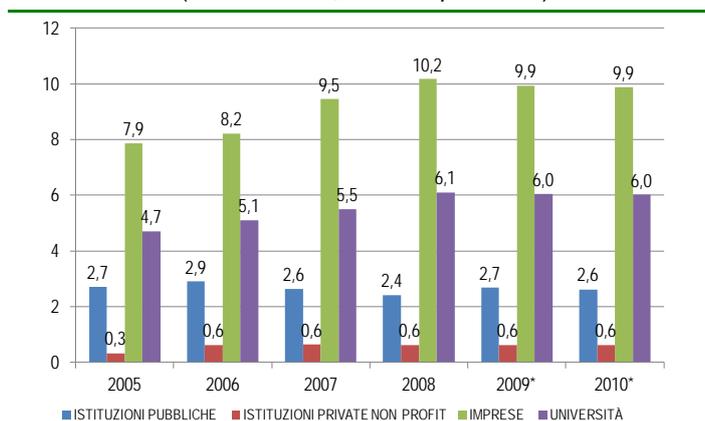
In Italia crescono le spese per R&S e il personale addetto alla ricerca

La dinamica della spesa per R&S in Italia presenta storicamente valori piuttosto contenuti. Tra il 1990 e il 2008 la crescita media annua è stata pari al 4,5% un valore inferiore a quello registrato in media dal Pil nominale (4,9%). A partire dal 2000 la crescita è stata più accentuata, l'incremento medio annuo è salito al 5,8% l'anno, valore superiore alla crescita media del Pil nominale (3,7%) che nel periodo corrispondente ha registrato un rallentamento.

Gli ultimi dati, diffusi dall'Istat alla fine dello scorso anno e relativi al 2008, evidenziano una spesa complessiva nel settore R&S che ha raggiunto in Italia l'1,2% del Pil, pari a 19 mld di euro, con un incremento rispetto all'anno precedente del 5,9%.

Italia: spese in Ricerca e Sviluppo per settore istituzionale

(in mld di euro; *stime e previsioni)



Fonte: Istat

Oltre la metà della spesa in R&S, circa 10 mld di euro, proviene dal settore delle imprese (52,7% del totale), seguito dal settore universitario che ha impiegato circa 6,1 mld di euro (32% del totale) e dal settore pubblico (2,1 mld di euro e il 12,5% del totale). Rimane molto più contenuta l'incidenza delle istituzioni private non profit (3,2% del totale), che hanno impiegato in R&S poco più di 600 mln di euro.

Le imprese, oltre a fornire il maggior contributo in termini di spesa, presentano rispetto all'anno precedente una dinamica crescente degli investimenti in ricerca (+7,6%) così come nel caso delle università (+11%), mentre si registra una flessione delle spese in R&S per le istituzioni pubbliche (-8,6%) e quelle private non profit (-3,3%). I dati elaborati dall'Istat delineano tuttavia per il 2009 e 2010 uno scenario caratterizzato da una flessione degli investimenti in R&S per il settore delle imprese e per quello delle università e da un lieve crescita per quello delle istituzioni pubbliche.

L'incremento del personale addetto alla ricerca risulta notevolmente superiore a quello realizzato in termini di spesa. In termini di unità equivalenti a tempo pieno, nel 2008 gli addetti alla R&S sono aumentati del 14,7%, per effetto di una dinamica sostenuta da parte delle imprese (+14%) e delle università (+22%). Complessivamente il personale impegnato in attività di R&S in Italia è pari a circa 239.000 unità. In termini di personale

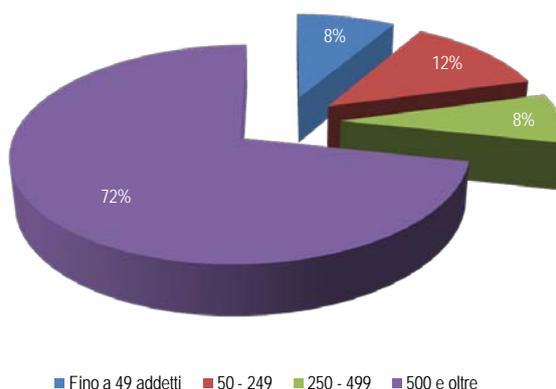
il settore a presentare la dinamica più accentuata è stato quello delle telecomunicazioni che ha quasi raddoppiato i propri addetti. Si collocano inoltre tra i settori più dinamici quello della fabbricazione di prodotti in metallo (+48%) il settore immobiliare (+46%), quello delle confezioni di articoli di abbigliamento (+34%) e il settore della produzione di articoli in pelle e cuoio (+33%).

La Ricerca e lo Sviluppo nel settore delle imprese

La spesa in R&S delle imprese italiane appare fortemente concentrata nelle imprese di grandi dimensioni: quelle con almeno 500 addetti nel 2008 rappresentavano il 71,6% della spesa totale, in aumento rispetto al 70,1% dell'anno precedente. Le imprese con un numero di addetti compreso nella fascia 50-499 contribuivano per una quota pari al 20% del totale mentre era riferibile alle imprese con meno di 50 addetti solo l'8,4% della spesa complessiva per R&S. La forte presenza di imprese di piccole dimensioni che caratterizza la realtà imprenditoriale italiana è uno degli elementi che contribuisce a rallentare la crescita della spesa per R&S. Tra il 2005 e il 2008 le imprese di piccola dimensione hanno tuttavia accresciuto la loro quota di spesa sul totale dal 6% all'8,4%, anche grazie ad alcuni incentivi fiscali introdotti a partire dal 2007.

Italia: spese in Ricerca e Sviluppo per classe dimensionale d'impresa

(quote % sul totale; 2008)



Fonte: Istat

A livello settoriale la R&S delle imprese italiane presenta un elevato grado di polarizzazione. In soli sei settori si concentra il 58% della spesa totale. I settori che investono maggiormente in R&S sono quello della "fabbricazione di computer, prodotti di elettronica e ottica" che pesa l'11,7% (1,2 mld di euro) e quello della "fabbricazione di autoveicoli e rimorchi" (11,4%); seguono "altri mezzi di trasporto" (10,7%), "telecomunicazioni" (8,5%), le "industrie chimiche" (8,2%) e il settore "ricerca e sviluppo" con il 7,4% del totale.

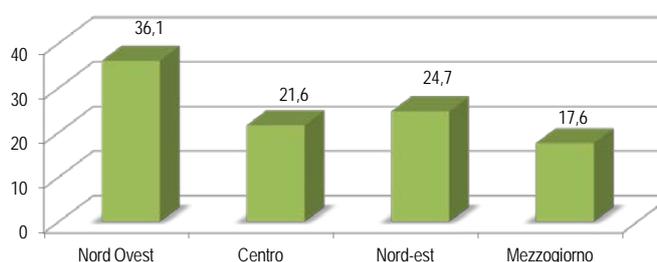
Tra i settori che maggiormente utilizzano i risultati delle attività di ricerca e sviluppo, al primo posto si trova il settore della produzione di autoveicoli, seguito da quello della produzione di altri mezzi di trasporto, dalla fabbricazione di apparecchi radiotelevisivi e per le comunicazioni e dall'industria farmaceutica.

La spesa per Ricerca e Sviluppo a livello territoriale

A livello territoriale l'attività di R&S nel 2008 presenta una notevole concentrazione nell'area settentrionale del paese cui è riferibile oltre il 60% della spesa per R&S. L'area che detiene una quota più elevata della spesa complessiva è il Nord ovest (36,1%), seguito dal Nord est (24,7%) e dal Centro (21,6%), mentre al Mezzogiorno è attribuibile il 17,6% della spesa totale.

Italia: spese in Ricerca e Sviluppo per area territoriale

(quote % sul totale; 2008)



Fonte: Istat

A livello regionale la spesa totale per R&S rimane fortemente polarizzata in tre regioni: Lombardia, Lazio e Piemonte che rappresentano complessivamente il 49% della spesa nazionale e il 45% degli addetti alla ricerca.

Con riferimento alle istituzioni pubbliche si registra nel 2008 una riduzione generale della spesa comune a tutte le macro-aree geografiche pur con andamenti differenziati (da un massimo di -11 per cento nel Nord-ovest ad un minimo di -1,1 per cento nel Nord-est) rispetto all'anno precedente. Tra le regioni del Centro, la Toscana e il Lazio, anche a fronte di una notevole flessione della spesa del settore pubblico (-25,5% in Toscana e -8,6% nel Lazio), quella complessiva evidenzia un incremento rispetto al 2007 per effetto di un maggior contributo degli altri settori.

Le imprese innovatrici in Italia nel triennio 2006-2008

Nello scorso mese di dicembre, l'Istat ha diffuso i risultati dell'ultima Community Innovation Survey, l'indagine svolta a livello comunitario da tutti i paesi appartenenti alla Ue¹⁰. I dati riferiti al triennio 2006-2008, evidenziano come il 33% delle imprese italiane con 10 o più addetti abbiano svolto attività di innovazione. Si tratta di un incremento superiore a tre punti percentuali rispetto al triennio 2004-2006.

I settori più innovativi nell'industria sono stati: le industrie farmaceutiche (75,5%), il settore della fabbricazione di computer e prodotti di elettronica (69,1%), le industrie chimiche (63,4%) e il settore della fabbricazione di autoveicoli (58,4%).

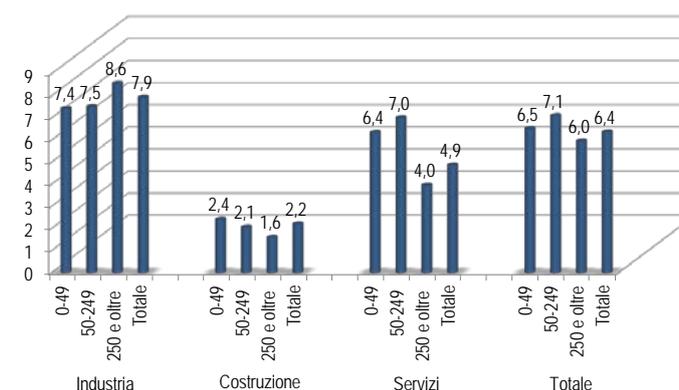
¹⁰ L'indagine opera attraverso una rilevazione, campionaria per le imprese da 10 a 249 addetti e censuaria per quelle con almeno 250 addetti. L'indagine ha interessato circa 20.000 imprese italiane con almeno 10 addetti attive nell'industria, nelle costruzioni e nei servizi.

La spesa complessiva per l'innovazione nel 2008 ha raggiunto i 28 mld di euro. I due terzi della spesa sono riferibili alle sole imprese industriali, con un'incidenza media per addetto pari a 6.400 euro, che raggiunge il valore massimo (8.600 euro) nelle imprese industriali con 250 addetti e oltre.

L'intensità innovativa, ossia la spesa innovativa per addetto ha mostrato un'ampia variabilità tra i settori: l'industria con 7.900 euro per addetto registra quello più elevato, seguita dai servizi, con 4.900 euro per addetto e dalle costruzioni, con 2.200 euro per addetto.

Intensità innovativa

(migliaia di euro per addetto; 2008)



Fonte: Istat

La componente più elevata della spesa per l'innovazione è servita a finanziare l'acquisto di macchinari, impianti e attrezzature (39,2%), mentre le attività di R&S interne (intra-muros) hanno assorbito il 34% delle risorse destinate all'innovazione delle imprese. Le altre componenti dell'innovazione presentano invece quote complessive molto più contenute: il 9,3% per i servizi di R&S acquisiti all'esterno, il 6,4% per la progettazione industriale, il 4% per l'acquisto di brevetti, licenze e servizi di consulenza e il 7% per le altre attività.

La modalità innovativa prevalente scelta dalle imprese italiane è risultata essere l'innovazione contestuale dei prodotti e dei processi di produzione. Questa scelta è stata operata in misura maggiore dalle imprese dell'industria, che hanno introdotto innovazioni sia di prodotto sia di processo nel 56% dei casi, a fronte del 46% nel settore dei servizi e in quello delle costruzioni. Da un punto di vista dimensionale la compresenza di innovazioni di prodotto e processo è risultata ancora più marcata tra le grandi imprese: nell'industria è stata praticata, infatti, dal 71,5% delle imprese con almeno 250 addetti contro il 53,3% di quelle con meno di 50 addetti.

Un cruscotto della congiuntura: alcuni indicatori

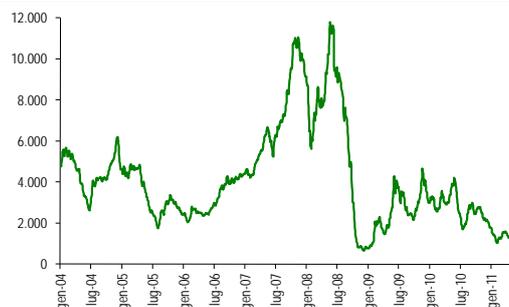
Indice Itraxx Eu Financial



Fonte: Datastream

I premi al rischio nell'ultima settimana hanno superato i 176 pb.

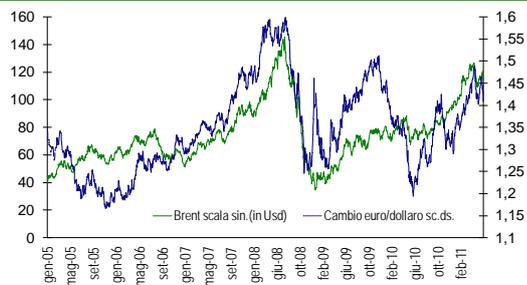
Indice Baltic Dry



Fonte: Datastream

L'indice dei noli marittimi resta poco sopra quota 1.400.

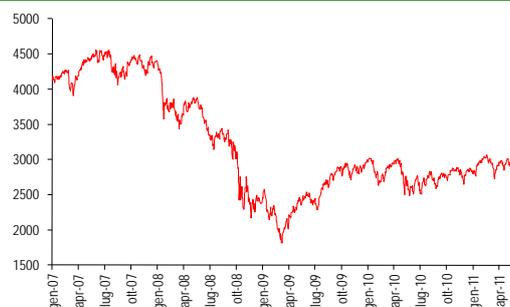
**Cambio euro/dollaro e quotazioni Brent
(Usd per barile)**



Fonte: Datastream

Il tasso di cambio €/€ a 1,41. Il petrolio qualità brent quota 114\$ al barile, il Wti 94\$ al barile.

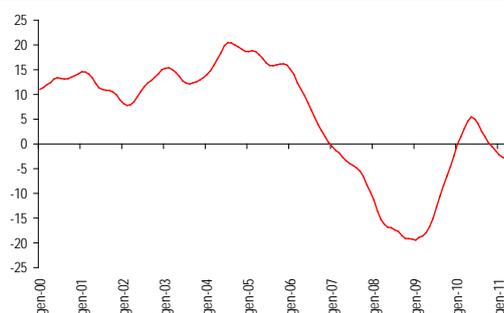
Borse europee: indice Eurostoxx 50



Fonte: Datastream

L'indice nell'ultima settimana rimane poco oltre quota 2.700.

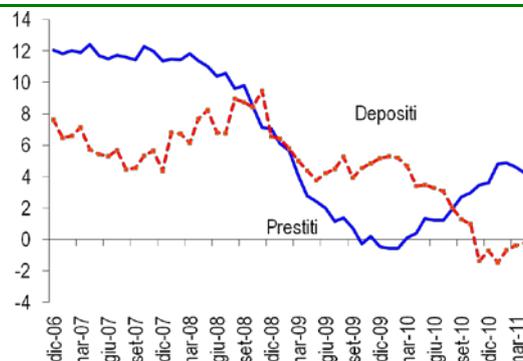
**Usa: indice dei prezzi delle abitazioni
Case-Shiller composite 10**
(var. % a/a)



Fonte: Datastream

A marzo 2011, per il 5° mese consecutivo, le variazioni dei prezzi delle abitazioni Usa restano negative (-2,9% su base annua).

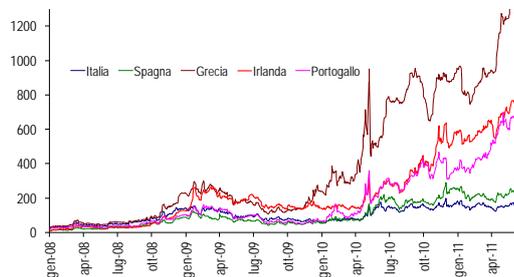
Italia: prestiti e depositi
(var. % a/a)



Fonte: Banca d'Italia

Ad aprile 2011 rallenta il trend di crescita dei prestiti. Migliora ma rimane ancora negativo l'andamento dei depositi.

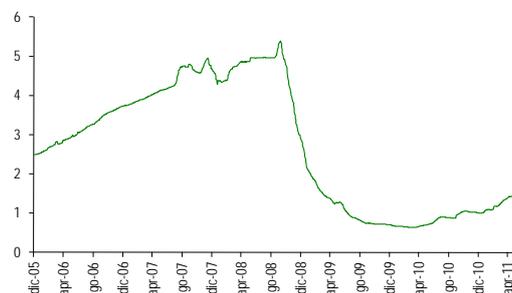
**Tassi dei benchmark decennali:
differenziale con la Germania**
(punti base)



Fonte: elaborazioni Servizio Studi BNL su dati Datastream

I differenziali con il Bund risultano pari a 1476 pb per la Grecia, 820 pb per l'Irlanda, 772 pb per il Portogallo, 274 pb per la Spagna e 171 pb per l'Italia.

Tasso euribor a 3 mesi
(val.%)



Fonte: Banca d'Italia

Il tasso euribor, in progressivo aumento, tocca quota 1,49%.

Il presente documento è stato preparato nell'ambito della propria attività di ricerca economica da BNL-Gruppo Bnp Paribas. Le stime e le opinioni espresse sono riferibili al Servizio Studi di BNL-Gruppo BNP Paribas e possono essere soggette a cambiamenti senza preavviso. Le informazioni e le opinioni riportate in questo documento si basano su fonti ritenute affidabili ed in buona fede. Il presente documento è stato divulgato unicamente per fini informativi. Esso non costituisce parte e non può in nessun modo essere considerato come una sollecitazione alla vendita o alla sottoscrizione di strumenti finanziari ovvero come un'offerta di acquisto o di scambio di strumenti finanziari.