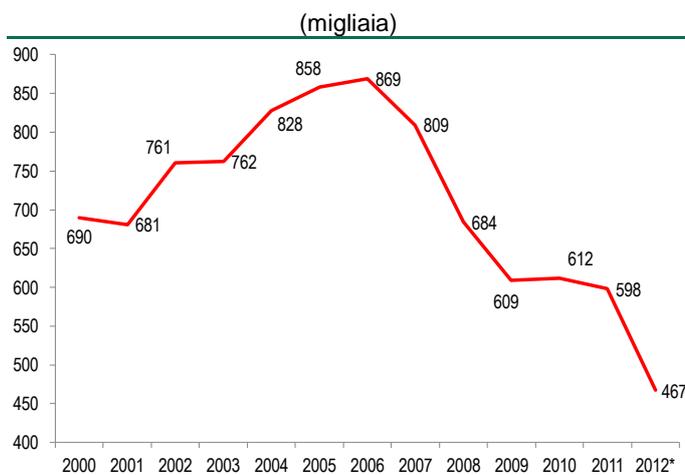


focus

settimanale del Servizio Studi BNL

Andamento delle transazioni immobiliari in Italia



* previsione

Fonte: elaborazioni Servizio Studi BNL su dati Agenzia del Territorio e Nomisma.

Nel 2012 le **quotazioni immobiliari** hanno fatto registrare decrementi significativi in numerosi paesi europei quali la Spagna (-9,3%), i Paesi Bassi (-6,8%) e l'Irlanda (-5,7%). La Germania continua a rappresentare un'eccezione positiva, con un incremento del +2,7% nel 2012 e un aumento del +8,8% dal 2007. In Italia i prezzi delle abitazioni nel corso del 2012 sarebbero scesi del 3% circa, ma il dato più rilevante è il calo delle compravendite scese, nel III trimestre, del 26,8% a/a. Nel nostro paese l'abitazione continua a rappresentare una porzione importante nella ricchezza delle famiglie pari a 5.027 mld di euro a fine 2011.

Nei paesi della Ue-27 la **rete autostradale** si estende per oltre 67 mila km. L'Italia è attraversata da quasi 6.700 km di autostrade, circa il 10% della rete europea. Il traffico interno di merci evidenzia una prevalenza netta del trasporto su strada che movimentata il 62% delle tonnellate-km di merce trasportata. Nel segmento del trasporto passeggeri ancor più che nel trasporto merci la modalità stradale prevale sulle altre in maniera netta con il 91,9% del traffico rilevato. Nella graduatoria dei cinque maggiori paesi europei l'Italia si colloca al secondo posto dopo la Spagna (96,6%); seguono la Gran Bretagna (86,7%), la Francia (81%) e la Germania (67%).

02

18 gennaio
2013

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



BNL
GRUPPO BNP PARIBAS

La banca per un mondo che cambia



L'immobiliare europeo sostenuto dalla Germania

S. Costagli ☎ 06-47027054 – simona.costagli@bnlmail.com

I prezzi degli immobili nei principali paesi sviluppati mostrano a fine 2012 un andamento a due velocità. Nella graduatoria per variazione delle quotazioni rispetto all'anno precedente la parte bassa della classifica è per la prima volta interamente occupata dai paesi europei con la Spagna all'ultimo posto preceduta da Paesi Bassi e Irlanda. La Germania continua a rappresentare un'eccezione: dopo aver registrato variazioni pressoché nulle durante tutta la fase di crescita dei prezzi immobiliari, il paese ha registrato un +8,8% dal 2007 alimentato dal +2,7% nel 2012.

Per la Germania gli indicatori di mercato non segnalano un imminente rischio bolla. La Bundesbank in un rapporto pubblicato a fine 2012 sottolinea il basso rischio di un simile evento e rileva come l'aumento dei prezzi delle abitazioni sia dovuto soprattutto a una ricomposizione del portafoglio delle famiglie tedesche alla ricerca di rendimenti più alti di quelli offerti dai Bund.

Di particolare interesse risulta oggi la ripresa dell'immobiliare statunitense, soprattutto per i possibili effetti che questa avrebbe sui consumi. Secondo stime recenti l'incremento dei prezzi degli immobili del 2012, associato all'aumento delle quotazioni azionarie, potrebbe determinare un aumento dei consumi nel 2013 superiore dello 0,6% a quello che si avrebbe considerando solo l'andamento del reddito disponibile.

In Italia i prezzi delle abitazioni nel corso del 2012 sarebbero diminuiti del 3% circa, ma il dato più rilevante è la discesa delle compravendite, che continua a ritmo consistente. Secondo l'Agenzia del Territorio nel terzo trimestre del 2012 le compravendite di unità residenziali sono scese del 26,8% a/a (a 95.951 unità), dopo il -25,3% del II trimestre e il -19,6% del primo. La flessione è risultata particolarmente accentuata nelle regioni del Nord e del Centro, (-29,6 e -28,2% rispettivamente) e leggermente più contenuta al Sud (-22%).

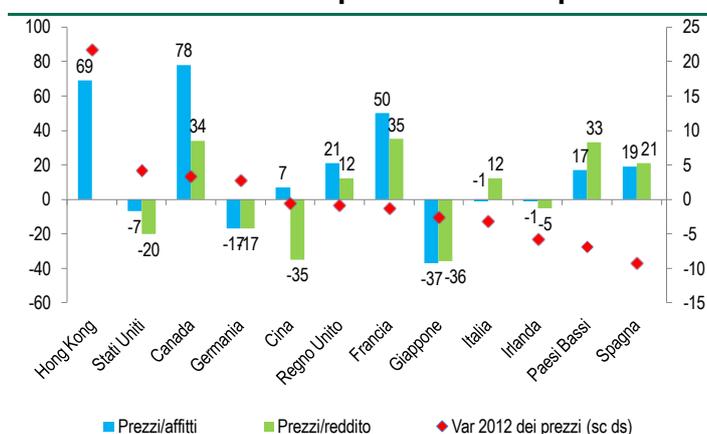
Nel nostro paese l'abitazione continua a rappresentare una porzione importante nella ricchezza delle famiglie. Secondo la Banca d'Italia, a fine 2011 l'84% delle attività reali detenute dalle famiglie consisteva in abitazioni, per un valore complessivo di 5.027 miliardi di euro. Il valore della ricchezza abitativa in termini correnti ha conosciuto una crescita pressoché ininterrotta dalla metà degli anni Novanta.

La rilevazione di fine 2012 sui prezzi degli immobili nei principali paesi sviluppati mostra un andamento a due velocità. A guidare la classifica degli aumenti è Hong Kong dove le quotazioni nel corso dell'anno sono salite del 21,8% rispetto all'anno precedente e ora risultano dell'86,8% superiori a quelle di fine 2007 (anno in cui il mercato immobiliare mondiale ha cominciato a mostrare i primi importanti segnali di rallentamento), seguono l'Austria, con un +10,1% a/a, e il Sud Africa, dove le quotazioni sono salite in un anno del 5%. Il dato più interessante è però rappresentato dalla quarta posizione degli Stati Uniti, che a fine 2012 registrano un incremento del 4% circa. In quest'ultimo paese, tra i più pesantemente colpiti dallo scoppio della bolla immobiliare, i prezzi risultano oggi inferiori del 20,5% ai valori del 2007. La parte bassa della classifica, per la prima volta, è invece interamente occupata dai paesi europei: all'ultimo posto compare la Spagna, che nel corso dell'anno ha registrato una decisa contrazione delle quotazioni (-9,3%) che porta i prezzi il 24,3% al di sotto del picco

raggiunto nel 2007; seguono i Paesi Bassi (-6,8%) e l'Irlanda, dove i prezzi continuano a scendere (-5,7%) nonostante siano ora quasi la metà di quelli del 2007. In discesa risultano anche le quotazioni dell'immobiliare italiano (-3% circa). Nella parte medio bassa della classifica compaiono poi i cosiddetti paesi a rischio "sindrome giapponese" (Francia e del Regno Unito), ossia quelli in cui uno scoppio vero e proprio della bolla non c'è stato e verosimilmente non ci sarà, ma che rischiano di intraprendere una via, quella giapponese appunto, di lenta ma protratta discesa dei prezzi.

Tra i paesi europei la Germania continua a rappresentare un'eccezione; dopo aver registrato variazioni pressoché nulle durante tutta la fase di crescita dei prezzi immobiliari il paese ha registrato un +8,8% dal 2007, con un +2,7% tra il 2011 e il 2012. Per la Germania il rischio di creazione di una bolla è però ancora lontano; il confronto dei prezzi con gli indicatori di sopra/sotto valutazione del mercato (media di lungo periodo dei rapporti prezzi/affitti e prezzi/redditi) mostra una sottovalutazione del 17% circa. Al contrario, risultano ampiamente sopravvalutati il mercato di Hong Kong (del 69% circa, anche a causa della carenza dell'offerta), quello canadese (78% se calcolato con il primo indice, 34% con il secondo), australiano, francese e, nonostante il consistente calo delle quotazioni, quello dei Paesi Bassi e quello spagnolo. In Irlanda il consistente calo delle quotazioni ha reso il mercato sottovalutato del 5%, mentre in Italia la sopravvalutazione delle quotazioni risulta pari al 12% se misurata rispetto al rapporto prezzi su reddito, e pressoché pari a zero nel caso in cui il confronto si faccia con il rapporto prezzi su affitti. In Cina, infine, paese nel quale si era temuto il gonfiamento di una bolla nel corso del biennio passato, il mercato nel 2012 ha mostrato segni di stagnazione (-0,5%) e in generale risulterebbe ancora sottovalutato.

Sopra/sottovalutazione del mercato immobiliare e andamento dei prezzi in alcuni paesi



Fonte: elaborazioni Servizio Studi BNL su dati Economist

Due mercati sotto osservazione: Stati Uniti e Germania

In un quadro che rimane privo di indicazioni circa un possibile futuro sviluppo comune è particolarmente interessante seguire l'evoluzione in due paesi: Germania e Stati Uniti.

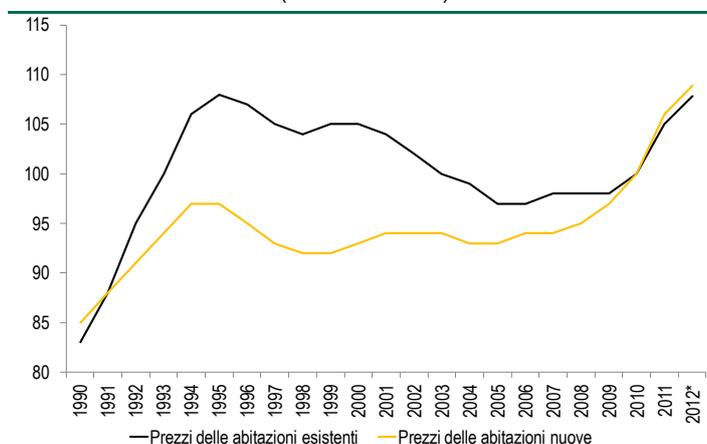
Tra i paesi europei la Germania continua a rappresentare un caso eccezionale. Nel corso del 2012 insieme all'aumento dei prezzi si è registrata una crescita consistente dei nuovi permessi di costruzione saliti, dal 2009 a metà 2012, del 60% circa. Segnali di preoccupazione sorgono soprattutto per i picchi nelle quotazioni immobiliari in alcune

città: a Monaco, Berlino, Amburgo e Colonia nel 2012 i prezzi sono cresciuti dell'11%, dopo un incremento analogo registrato l'anno precedente.

Per la Germania gli indicatori di mercato non segnalano tuttavia un imminente rischio bolla: il confronto dei prezzi con la media di lungo periodo del rapporto prezzi/affitti e prezzi/redditi mostra, come si è visto, una sottovalutazione del 17% in entrambi i casi; inoltre solo nel 2010 l'indice dei prezzi delle abitazioni ha recuperato il valore del 2003 (primo anno in cui è sceso sotto 100). Relativamente ai permessi di costruzione, poi, il loro numero è pari alla metà di quelli rilasciati nel 1995. La stessa Bundesbank in un rapporto pubblicato a fine 2012 sottolinea il basso rischio bolla immobiliare corso dal paese. Secondo la banca centrale tedesca l'aumento dei prezzi finora registrato non sarebbe stato finanziato in modo significativo attraverso il canale bancario (la crescita dei mutui alle famiglie nel biennio 2010-2012 è rimasta modesta), ma sarebbe frutto di un ricomposizione del portafoglio delle famiglie tedesche alla ricerca di rendimenti più alti di quelli offerti dai Bund. Non secondaria sarebbe stata anche la maggiore domanda da parte di investitori stranieri, che non è però quantificabile. Secondo la Bundesbank, tale fisiologico riposizionamento dovrebbe continuare almeno fino a che l'area euro non si sarà completamente stabilizzata, momento che la Banca colloca intorno al 2020. Per quella data un fisiologico aumento delle quotazioni si sarà trasformato in una bolla (data la sottovalutazione corrente) solo se i prezzi saranno cresciuti di tre punti percentuali l'anno più del reddito disponibile, eventualità che ai ritmi attuali sembra poco probabile (nel 2010 e nel 2011 il reddito disponibile è cresciuto come i prezzi delle abitazioni).

Andamento dei prezzi delle abitazioni in Germania

(Numero indice)



Fonte: elaborazioni Servizio Studi BNL su dati BRI e Bundesbank

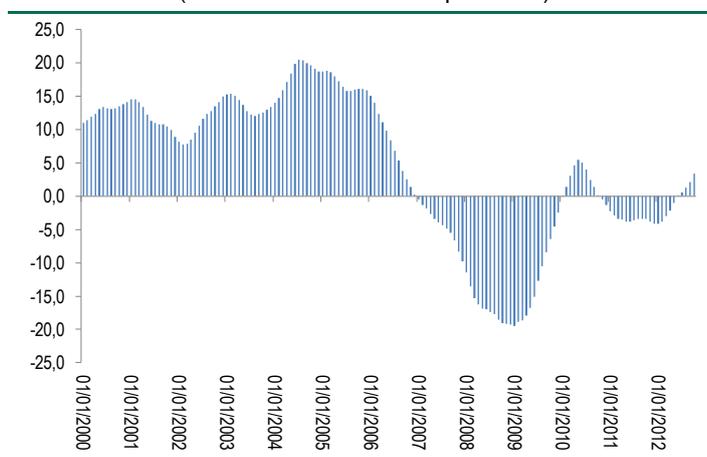
Per quanto riguarda gli Stati Uniti, l'interesse verso questo mercato oggi è dovuto non solo ai segnali di ripresa quanto ai possibili effetti che questi avrebbero sui consumi privati. Secondo l'indice dei prezzi immobiliari CoreLogic (utilizzato dalla FED per misurare il valore della ricchezza immobiliare del paese) i prezzi delle abitazioni a novembre 2012 hanno registrato il nono aumento consecutivo, pari a +7,4% a/a, la variazione annuale più alta dal maggio 2006. Secondo stime recenti l'incremento dei prezzi del 2012 e il contemporaneo aumento delle quotazioni azionarie (a dicembre 2012 lo S&P 500 è aumentato del 14,4% su base annua) potrebbero determinare un

aumento dei consumi dello 0,6% superiore a quello che si avrebbe considerando solo l'andamento del reddito disponibile.

Nel paese segnali di recupero del mercato immobiliare si sommano a fattori di incertezza. Gli indicatori Case Shiller 10 e 20 (relativi all'andamento dei prezzi nelle 10 e 20 principali città) hanno registrato aumenti del 3,4 e del 4,3% rispettivamente sui 12 mesi terminanti a ottobre; entrambi gli indicatori si trovano ora ai livelli del 2003, ossia circa il 30% in meno rispetto al picco massimo di metà 2006. La ripresa appare particolarmente robusta negli stati del Sud-ovest e in California, che più avevano sofferto per lo scoppio della bolla immobiliare. Segnali positivi arrivano anche dall'andamento di nuove costruzioni di unità mono e multifamiliari: per il 2013 le stime parlano di 929mila unità da costruire, un dato ben lontano dal picco di 2,1 milioni registrato nel 2005 ma in evidente aumento rispetto alle 554mila unità costruite nel 2009. Il mercato è stimolato soprattutto dalla riduzione dello stock di case invendute sceso, nel caso delle abitazioni "usate", a un valore minimo negli ultimi dieci anni. Sebbene molti operatori si siano spinti fino a parlare dell'inizio di una nuova fase ascendente del ciclo immobiliare, tuttavia alcuni segnali suggeriscono cautela: a ottobre ad esempio la vendita di nuove case è scesa rispetto al mese precedente, sebbene solo dello 0,3%. Inoltre, sebbene il recente accordo sul Fiscal Cliff rappresenti un elemento positivo per il settore, poiché mantiene la deducibilità dei costi sui mutui e fissa aliquote al 20% sui guadagni di capitale, nel paese ancora oggi 11 milioni di abitazioni valgono meno del mutuo a garanzia.

Andamento dei prezzi delle abitazioni nelle 10 principali città statunitensi

(Indice Case Shiller Composite 10)



Fonte: elaborazioni Servizio Studi BNL su dati S&P

In Italia compravendite in forte calo

In Italia il nuovo indicatore di prezzo introdotto di recente dall'Istat¹ mostra nel III trimestre del 2012 una flessione del 3,2% a/a delle quotazioni, frutto di una crescita nel comparto delle abitazioni nuove (+1,9%) controbilanciata da un forte calo per quelle

¹L'indice elaborato dall'Istat (IPAB) misura la variazione del prezzo degli immobili residenziali nuovi o esistenti (appartamenti, case unifamiliari, case a schiera, e così via) acquistati dalle famiglie a scopo abitativo o per investimento. Sono incluse tutte le transazioni sia da famiglia a famiglia sia da altro settore a famiglia. I dati provengono dagli atti notarili di compravendita immobiliare di cui sono titolari l'Agenzia del territorio e l'Agenzia delle Entrate.

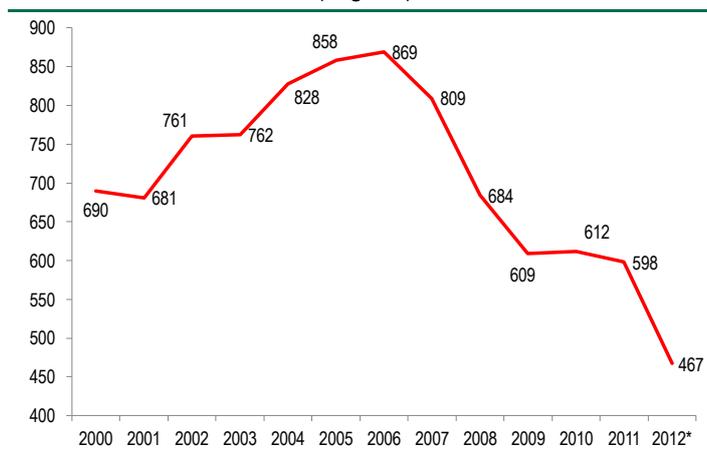
esistenti (-5,4%). La serie storica dell'Istat non permette il confronto con periodi precedenti il 2011, ma attraverso altre fonti (Nomisma) è possibile stimare il calo rispetto al picco del 2008 pari a circa il 12%. Sempre secondo Nomisma, la fase di discesa dei prezzi dovrebbe proseguire per il prossimo biennio, per poi mostrare una lieve inversione di tendenza nel 2015.

Nel nostro paese il dato più preoccupante relativo al settore continua a riguardare le compravendite. Secondo l'Agenzia del Territorio nel terzo trimestre del 2012 le compravendite di unità residenziali sono scese del 26,8% a/a (a 95.951), dopo il -25,3% del II trimestre e il -19,6% del primo. Si tratta del maggiore calo relativo a questa parte dell'anno dal 2004. La flessione è risultata particolarmente accentuata nelle regioni del Nord e del Centro, (-29,6 a/a e -28,2% a/a rispettivamente) e leggermente più contenuta al Sud (-22%). La flessione riguarda sia i capoluoghi, sia le città minori; tra le grandi città il calo maggiore si è osservato a Bologna (-29,9% a/a), a Palermo (-28,1% a/a) e a Roma, dove il -27,5% porta il numero di transazioni a 5.381. Il calo delle transazioni secondo alcune stime dovrebbe proseguire per tutto il 2013 e intraprendere un percorso di crescita solo l'anno successivo.

Rispetto al III trimestre del 2005, che rappresenta il punto di massimo della serie storica per un terzo trimestre, gli scambi a livello nazionale sono scesi quasi della metà (-47%).

Andamento delle transazioni immobiliari in Italia

(migliaia)



* previsione

Fonte: elaborazioni Servizio Studi BNL su dati Agenzia del Territorio e Nomisma

Segnali della fase di sostanziale congelamento del mercato immobiliare arrivano anche da altri indicatori, come i tempi medi di vendita arrivati a 7,7 mesi per gli immobili residenziali da un minimo di 3,4 mesi della seconda parte del 2002, e lo sconto medio applicato sul prezzo di vendita, che si attesta sul 15% da un minimo del 10% registrato all'inizio degli anni Duemila.

Secondo alcune indagini recenti condotte dal Censis² la domanda immobiliare in Italia è molto più elevata del numero delle transazioni effettuate. Secondo questo istituto di ricerca nel 2012 circa 907mila famiglie avrebbero avuto intenzione di acquistare un

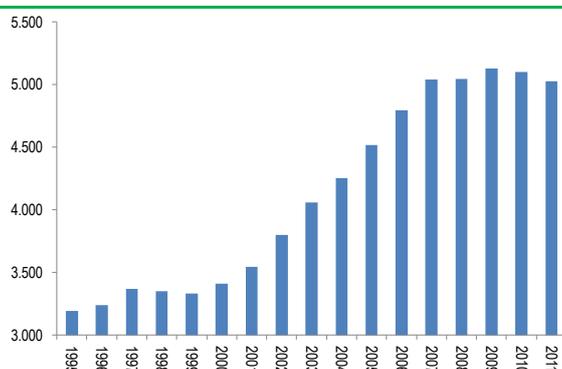
² Atlante Censis della domanda immobiliare, novembre 2012.

immobile, un valore minimo dall'inizio degli anni Duemila, quando si stima che il valore fosse superiore a 1,4 milioni. Da allora la domanda immobiliare è diminuita, scendendo al di sotto della soglia del milione nel 2009.

In Italia l'abitazione continua a rappresentare una porzione importante nella ricchezza delle famiglie, il cui valore negli ultimi anni ha mostrato un calo contenuto. Secondo la Banca d'Italia, a fine 2011 (ultimo dato disponibile) l'84% delle attività reali detenute dalle famiglie era un'abitazione, per un valore complessivo di 5.027 miliardi di euro. Il valore della ricchezza abitativa in termini correnti ha conosciuto una crescita pressoché ininterrotta dalla metà degli anni Novanta e ha mostrato un primo lieve calo solo nel primo semestre dell'anno appena trascorso; tale andamento non trova eguali in altri indicatori del settore. Posto pari a 100 il valore della ricchezza immobiliare nel 1995, questo risultava di poco superiore a 220 a fine 2011 per flettere di qualche decimo nell'ultima rilevazione di metà 2012. Nello stesso periodo il prezzo al metro quadro delle abitazioni è passato da 100 a poco meno di 190, mentre la superficie abitativa totale nel corso del periodo 1995-I semestre 2012 è arrivata a 120. I dati della Banca d'Italia mostrano come nel nostro paese le variazioni del valore della ricchezza immobiliare e reale in generale abbiano un impatto su un numero maggiore di famiglie rispetto alle variazioni delle attività finanziarie. La distribuzione della ricchezza netta reale in Italia (che oltre agli immobili include oggetti di valore, fabbricati non residenziali, impianti e macchinari e terreni) non risulta molto concentrata: l'indice di Gini, che varia tra zero (minima concentrazione) e uno (massima concentrazione), nel 2010 risultava pari a 0,63, un valore praticamente stabile dalla fine degli anni Novanta. Maggiore è invece il grado di concentrazione delle attività finanziarie tra le famiglie italiane, per le quali l'indice arriva a 0,8.

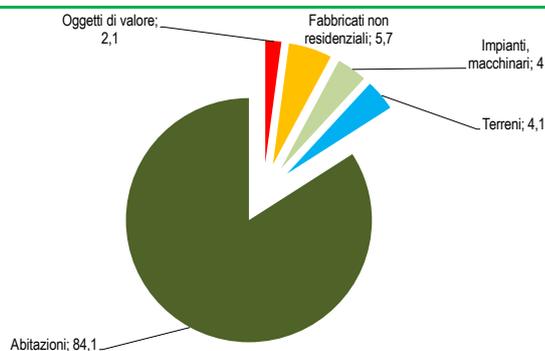
La ricchezza abitativa delle famiglie italiane

(prezzi costanti 2011)



Ripartizione della ricchezza reale delle famiglie italiane

(%)



Fonte: elaborazioni Servizio Studi BNL su dati Banca d'Italia

Fonte: elaborazioni Servizio Studi BNL su dati Istat

La rete viaria e il trasporto stradale in Italia

S. Ambrosetti ☎ 06-47028055 – stefano.ambrosetti@bnlmail.com

La rete autostradale nei paesi della Ue-27 si estende per oltre 67 mila km. L'Italia è attraversata da quasi 6.700 km di autostrade, circa il 10% della rete europea. Negli ultimi trent'anni l'Italia ha aumentato la propria dotazione autostradale di poco più del 10%, mentre quella tedesca è aumentata del 70%, quella francese è più che raddoppiata e quella spagnola è aumentata di oltre sei volte.

In Italia operano nel settore del trasporto su strada (merci e passeggeri) oltre 100.000 imprese che impiegano mezzo milione di addetti, generando un giro d'affari pari a circa il 3,5% del Pil nazionale.

Il traffico interno di merci, che nel 2010 è ammontato a oltre 216 mld di tonnellate-km, evidenzia una prevalenza netta del trasporto su strada che movimentata il 62% delle tonnellate-km di merce complessivamente trasportata, a fronte del 24,5% per le vie d'acqua e del 13% per gli impianti fissi (ferrovie ed oleodotti), mentre il canale aereo copre una quota molto esigua dei traffici interni. La componente nazionale di trasporto merci si caratterizza per la brevità delle percorrenze: oltre la metà delle movimentazioni risultano inferiori ai 50 km e oltre i tre quarti al di sotto dei 150 km.

Nel segmento del trasporto passeggeri interno la modalità stradale, ancor più che nel trasporto merci, prevale sulle altre in maniera netta con il 91,9% del traffico rilevato, mentre la componente ferroviaria ammonta al 6% e quella aerea all'1,7%. Nella graduatoria dei cinque maggiori paesi europei l'Italia si colloca al secondo posto dopo la Spagna (96,6%); seguono la Gran Bretagna (86,7%), la Francia (81%) e la Germania (67%).

Il sistema europeo dei trasporti, nella sua attuale configurazione, presenta in prospettiva diversi elementi di criticità. La Commissione europea ha delineato una serie di indirizzi strategici e obiettivi quantitativi con l'intento di coniugare l'esigenza di movimentare volumi superiori di merci e un numero maggiore di passeggeri con l'utilizzo di modi (o combinazioni di modi) di trasporto più efficienti.

La rete autostradale dei paesi della Ue-27 si estende per oltre 67 mila km, con un aumento del 60% dal 1990 (42 mila km) e del 22% dal 2000 (55 mila km). L'Italia, che si colloca in decima posizione per densità autostradale tra i paesi dell'Unione, è attraversata da quasi 6.700 km di autostrade, circa il 10% della rete europea. La densità media in Europa è pari a 15,4 km per mille km² di superficie territoriale. Tra i paesi della Ue-27 quelli che presentano la maggior densità sono i Paesi Bassi, il Lussemburgo e il Belgio con valori superiori a 55 km per mille km². In Italia si registra una densità di 22,1 km per mille km², più elevata rispetto alla media europea. Nel confronto con i grandi paesi dell'Unione l'Italia evidenzia un valore superiore a quelli di Francia (17,6 km per mille km²) e Regno Unito (15,1 km per mille km²), ma inferiore a quelli di Germania e Spagna (rispettivamente 35,9 e 26,7 km per mille km²).

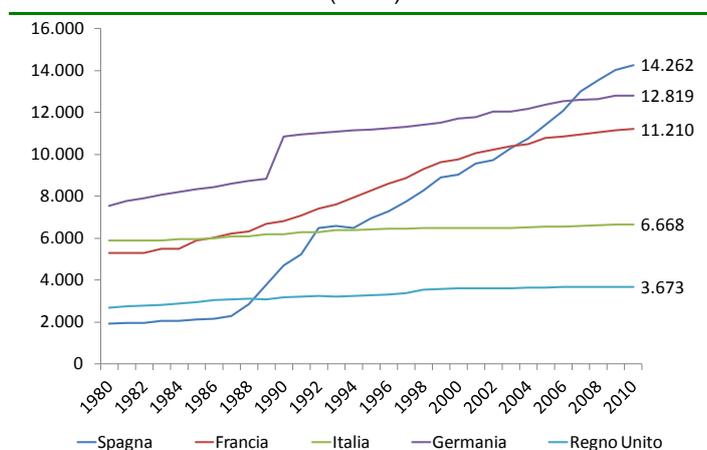
In Italia lo sviluppo di un sistema infrastrutturale e dei trasporti efficiente è reso più complesso da alcune peculiarità che caratterizzano il paese: a) un territorio nazionale che si estende per oltre l'80% in aree montane o collinari; b) una densità di popolazione tra le più elevate dell'Unione europea (200 abitanti per km² a fronte di una

media Ue di 114 abitanti per km²); c) una notevole concentrazione (oltre il 50%) della popolazione nei comuni ad alta urbanizzazione.

Osservando la dotazione autostradale dei principali paesi europei lungo un ampio arco temporale, è possibile rilevare come quella italiana all'inizio degli anni '80 risultasse seconda per estensione soltanto alla Germania. Successivamente, a fronte di considerevoli investimenti effettuati negli altri paesi, in Italia si è assistito a una sostanziale stagnazione degli stessi che ha portato nel tempo all'accumularsi di un gap infrastrutturale. Negli ultimi trent'anni l'Italia ha infatti aumentato la propria dotazione autostradale di poco più del 10%, mentre quella tedesca è aumentata del 70%, quella francese è più che raddoppiata e quella spagnola è aumentata di oltre sei volte.

Estensione della rete autostradale

(in km)



Fonte: Eurostat

Lo sviluppo della dotazione infrastrutturale italiana costituisce l'oggetto del Programma Infrastrutture Strategiche (PIS), elaborato nel 2001 e portato avanti dai vari governi che si sono succeduti. Il programma prevede una serie di interventi riguardanti le infrastrutture di interesse prioritario. In particolare quelli relativi a opere stradali e autostradali ammontano a oltre la metà del valore degli interventi totali pianificati nel Mezzogiorno e al 47% di quelli previsti nell'Italia settentrionale.

L'ultimo rapporto sullo stato di realizzazione del PIS, presentato lo scorso ottobre, evidenzia come dall'istituzione della legge obiettivo nel 2001 ad oggi si sia assistito solo a un modesto avanzamento delle opere con contratto, di quelle cantierate e di quelle concluse. Complessivamente le grandi opere della legge obiettivo concluse ammontano a 40,8 miliardi pari a circa l'11% del programma varato nel 2001 (374 mld di euro). Tra le difficoltà maggiori, oltre alla ripartizione delle spese tra le amministrazioni locali e quelle nazionali, è da annoverare la difficoltà del reperimento dei fondi, specie per quelle opere la cui realizzazione prevede *partnership* con un significativo coinvolgimento di capitali privati.

La rete stradale in Italia

L'Italia presenta uno dei tassi di motorizzazione più elevati al mondo, il secondo in Europa dopo il Lussemburgo. Il numero di veicoli circolanti ogni mille abitanti è passato da 501 nel 1991 a 606 nel 2010, con un incremento medio annuo pari all'1%. Si tratta

di un valore notevolmente più elevato rispetto ad altri grandi paesi europei come la Germania (504), la Francia (483), la Spagna (483) e il Regno Unito (477).

A livello regionale i valori più elevati del tasso di motorizzazione si evidenziano nell'Italia centrale, ove tutte le regioni denotano valori superiori a 600 autovetture ogni mille abitanti, con una media pari a 654. Nelle altre aree del paese mostrano valori sopra la media anche il Piemonte, l'Abruzzo e il Friuli-Venezia Giulia. Il valore più elevato in assoluto è quello della Valle d'Aosta (1.051 auto ogni mille abitanti) che beneficia di un regime fiscale agevolato per l'iscrizione di nuove autovetture, mentre Puglia e Basilicata registrano il valore più contenuto (circa 500 vetture ogni mille abitanti). Complessivamente il parco circolante italiano conta oltre 40 milioni di veicoli a motore, un ammontare pari al 20% del totale Ue a fronte di una popolazione che non supera il 7%.

In Italia la crescita sostenuta del volume di auto, aumentato negli ultimi 40 anni del 240% a fronte di un aumento della rete stradale del 34%, ha comportato problemi di congestionamento soprattutto nelle grandi città italiane. Palermo, Roma e Milano risultano tra le città più congestionate d'Europa. La congestione comporta dei costi che a livello di Unione Europea sono stati stimati in un ammontare pari all'1% del Pil della Ue; per l'Italia si stima un valore almeno doppio. Un riflesso importante della congestione attiene i costi di trasporto che in Italia presentano un'incidenza sul Pil più elevata di 4-5 punti rispetto alla media delle Ue-27.

A fine 2010 la rete stradale italiana, oltre a 6.700 km di autostrade, risultava composta da circa 21.000 km di strade di interesse nazionale e 159.000 km di strade regionali e provinciali. A livello territoriale è l'Italia settentrionale a presentare la maggiore dotazione di autostrade misurata rispetto ai residenti (km 1,23 ogni 10.000 abitanti), alla superficie territoriale (km 2,85 ogni 100 Km²) e al parco circolante (km 2,06 ogni 10.000 autovetture).

La dotazione autostradale dell'Italia meridionale risulta ampiamente inferiore rispetto a tutti i principali parametri. Posti pari a 100 gli indicatori del Nord Italia relativi ai km di autostrade per abitante, per kmq di superficie e per autovetture circolanti, al Sud gli stessi indici assumono valori pari rispettivamente a 82,5, 60,5 e 83. L'Italia meridionale presenta invece valori più elevati rispetto a tutto il resto del paese in termini di dotazione di strade provinciali e regionali in rapporto al numero di autovetture circolanti.

Il trasporto su strada: l'Italia e l'Europa

In Italia operano nel settore del trasporto su strada (merci e passeggeri) oltre 100.000 imprese che impiegano mezzo milione di addetti, generando un giro d'affari pari a circa il 3,5% del Pil nazionale.

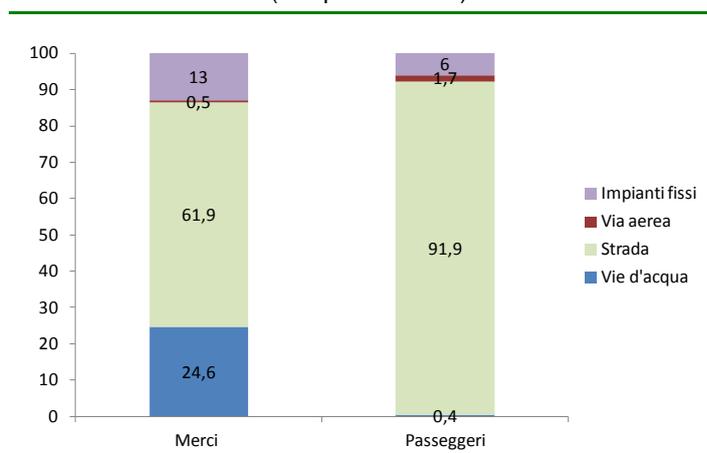
Il traffico interno di merci, che nel 2010 è ammontato a oltre 216 mld di tonnellate-km, evidenzia una prevalenza assoluta del trasporto su strada che movimentava il 61,9% delle tonnellate-km di merce complessivamente trasportata, a fronte del 24,6% per le vie d'acqua (navigazione marittima e interna) e del 13% per gli impianti fissi (ferrovie ed oleodotti); in questa categoria l'8,6% del traffico merci complessivo è ascrivibile al trasporto ferroviario. Il canale aereo, con lo 0,5% copre una quota molto esigua dei traffici interni; tale modalità viene impiegata principalmente per il trasporto internazionale delle merci.

Con riferimento al trasporto merci su strada in Italia, la quota di traffico internazionale nell'ultimo decennio è rimasta relativamente stabile. Nel 2000 il traffico merci in transito in Italia con destinazione internazionale ammontava al 14% del totale, nel 2010 tale

percentuale non superava il 16%. Il traffico internazionale ha registrato una flessione nella parte finale del decennio per effetto da un lato del rallentamento economico, dall'altro di un instradamento alternativo delle merci deciso da alcuni grandi operatori internazionali di trasporto. La componente nazionale di trasporto merci, che costituisce la quota largamente prevalente del totale, si caratterizza per la brevità delle percorrenze: oltre la metà delle movimentazioni risultano essere inferiori ai 50 km e oltre i tre quarti al di sotto dei 150 km.

Italia: Traffico totale interno merci e passeggeri per modo di trasporto

(composizione %)



Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

In termini assoluti la Germania è il paese con il maggior volume di merci trasportate con 2.987 mln di tonnellate nel 2011, seguita dalla Francia (2.091 mln), dal Regno Unito 1.563 mln di tonnellate e dalla Spagna con 1.466 mln di tonnellate. L'Italia con 1.340 mln di tonnellate occupa il quinto posto.

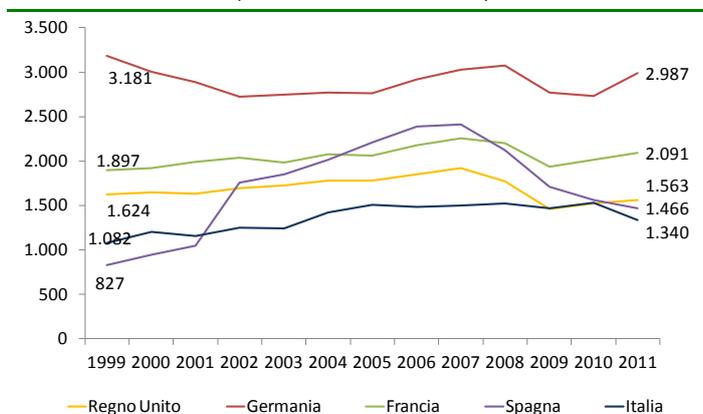
In Italia il trasporto delle merci su strada avviene con l'impiego di 4,9 mln di veicoli (autocarri merci, speciali e motrici), che pongono l'Italia al terzo posto in Europa dopo la Francia (6,4 mln) e la Spagna (5,4 mln). Seguono il Regno Unito (4,2 mln) e la Germania con 2,9 mln.

Nel 2010 il trasporto passeggeri interno in Italia è stato superiore a 915 miliardi di passeggeri-km. La modalità stradale, ancor più che nel trasporto merci, prevale sulle altre in maniera netta, con il 91,9% del traffico rilevato, mentre la componente ferroviaria ammonta al 6% e quella aerea all'1,7%.

Nella graduatoria dei cinque maggiori paesi europei l'Italia si colloca al secondo posto dopo la Spagna che, con il 96,6% è la nazione con la quota più elevata di trasporto su gomma. Seguono la Gran Bretagna (86,7%), la Francia (81%) e la Germania (67,0%).

Traffico totale di merci su strada

(mln di tonnellate; 2011)



Fonte: Eurostat

Le prospettive del sistema europeo dei trasporti

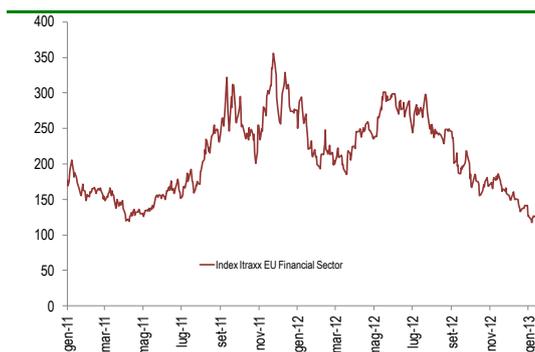
Il Libro Bianco sui trasporti della Commissione europea evidenzia come, nonostante i progressi compiuti dal 2001 (anno di pubblicazione del Libro bianco), il sistema europeo dei trasporti nella sua attuale configurazione non sarebbe in prospettiva sostenibile. Tra quarant'anni, *ceteris paribus*, la dipendenza dei trasporti dal petrolio risulterebbe ancora di poco inferiore al 90% mentre l'energia ricavata da fonti rinnovabili si attesterebbe poco al di sopra dell'obiettivo del 10% fissato per il 2020. Nel 2050 le emissioni di CO² provocate dal settore dei trasporti rimarrebbero di un terzo superiori ai livelli del 1990. Per ovviare a questi inconvenienti è necessario che si affermino nuove modalità di trasporto per poter movimentare volumi superiori di merci e un numero maggiore di passeggeri utilizzando modi (o combinazioni di modi) di trasporto più efficienti.

In questo quadro il trasporto di merci sulle brevi e medie distanze (al di sotto di 300 km) continuerà ad essere effettuato in larga misura con autocarri. Per questo, oltre ad incoraggiare l'uso di soluzioni di trasporto alternative (trasporto ferroviario e marittimo), occorre intervenire sull'apparato infrastrutturale, migliorare l'efficienza dei mezzi di trasporto, sviluppare e adottare motori e carburanti a minor impatto ambientale. Sulle distanze più lunghe bisognerà creare i presupposti affinché la multimodalità del trasporto merci possa risultare economicamente vantaggiosa. In questa direzione si sta procedendo allo sviluppo di corridoi merci specializzati che permettano di minimizzare l'impatto ambientale anche attraverso livelli di congestione più bassi e costi amministrativi e di esercizio più contenuti.

Oltre a delineare le linee strategiche di intervento, il programma europeo prevede anche una serie di obiettivi di tipo quantitativo: a) sulle percorrenze superiori a 300 km, il 30% del trasporto di merci su strada dovrebbe essere trasferito verso altri modi, quali la ferrovia o le vie navigabili, entro il 2030; tale percentuale dovrebbe salire al 50% entro il 2050 grazie al completamento di corridoi merci più efficienti ed ecologici; b) triplicare entro il 2030 la rete ferroviaria ad alta velocità esistente; c) completamento della rete ferroviaria europea ad alta velocità entro il 2050; d) canalizzare la maggior parte del trasporto di passeggeri sulle medie distanze verso il trasporto ferroviario entro il 2050.

Un cruscotto della congiuntura: alcuni indicatori

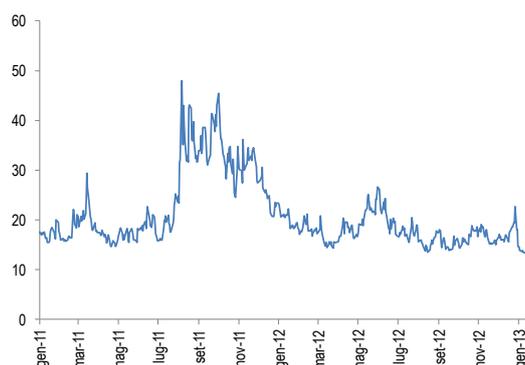
Indice Itraxx Eu Financial



Fonte: Thomson Reuters

I premi al rischio passano da 127 pb a 131 pb.

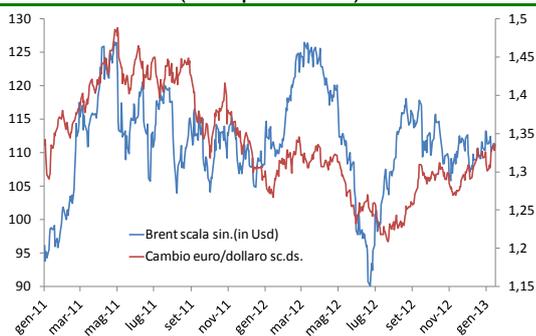
Indice Vix



Fonte: Thomson Reuters

L'indice Vix nell'ultima settimana si muove intorno a 13,5.

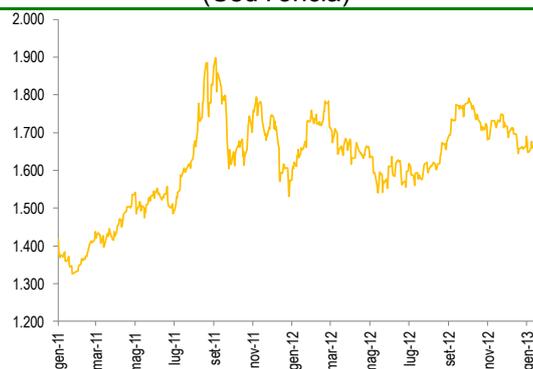
Cambio euro/dollaro e quotazioni Brent (Usd per barile)



Fonte: Thomson Reuters

Il tasso di cambio €/€ si muove intorno a 1,34. Il petrolio di qualità Brent quota \$111 al barile.

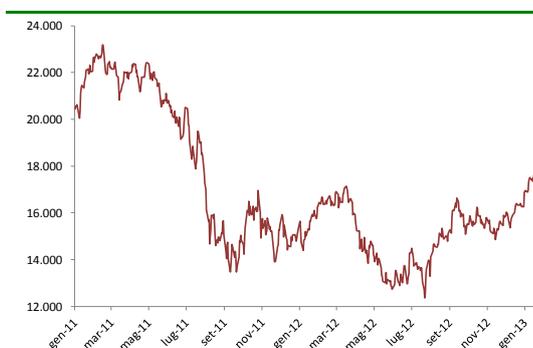
Prezzo dell'oro (Usd l'oncia)



Fonte: Thomson Reuters

Il prezzo dell'oro resta sotto i 1.700 dollari l'oncia.

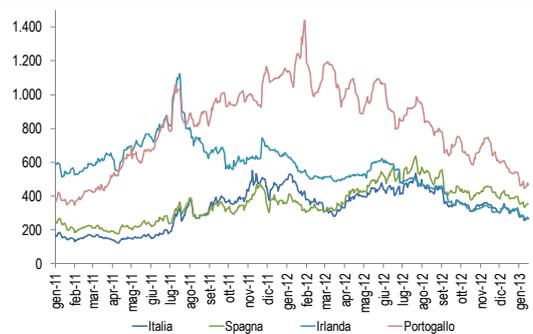
Borsa italiana: indice Ftse Mib



Fonte: Thomson Reuters

Il Ftse Mib sale a 17.587 da 17.451 della scorsa settimana.

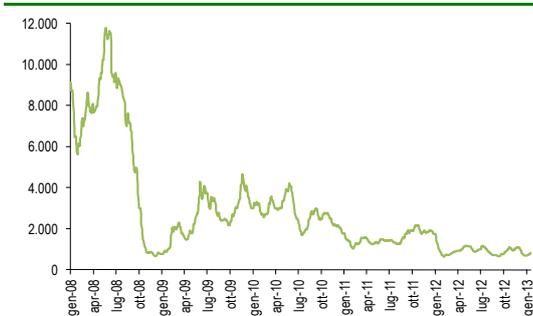
Tassi dei benchmark decennali: differenziale con la Germania (punti base)



Fonte: elab. Servizio Studi BNL su dati Thomson Reuters

I differenziali con il Bund sono pari a 464 pb per il Portogallo, 265 pb per l'Irlanda, 354 pb per la Spagna e 263 pb per l'Italia.

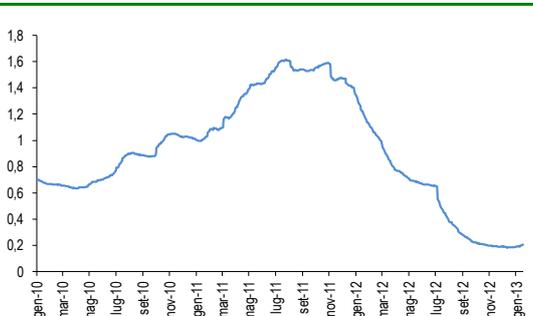
Indice Baltic Dry



Fonte: Thomson Reuters

L'indice, su valori minimi, nell'ultima settimana sale da 750 a 830.

Euribor 3 mesi (val. %)



Fonte: Thomson Reuters

L'euribor 3m risale a quota 0,20%.

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.

