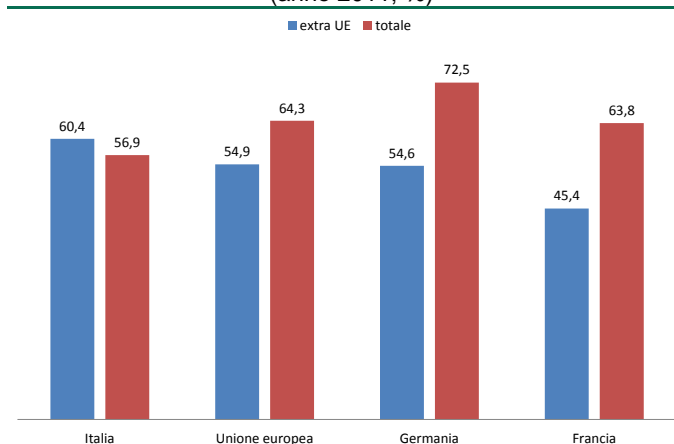


## Tasso di occupazione: extra-UE e totale (anno 2011; %)



Fonte: elaborazioni Servizio Studi BNL su dati Fondazione Leone Moressa ed Eurostat.

Il contributo degli **immigrati all'economia italiana** è importante e l'integrazione rappresenta una leva per la ripresa. In Italia risulta occupato il 60,4% degli immigrati contro il 54,9% della media europea, il 54,6% della Germania e il 45,4% della Francia. Tra la metà del 2007 e la metà del 2012 l'occupazione straniera è cresciuta in Italia di 850mila unità contro un calo dell'occupazione totale di 250mila unità. Sono oltre 400mila le imprese degli immigrati.

Secondo i più recenti dati Istat nel 2010 il numero delle **imprese produttive italiane** è sceso di 11.401 unità a causa della flessione delle imprese industriali e delle costruzioni. Nei servizi il contributo positivo è maturato quasi esclusivamente nel segmento delle imprese micro (+15.374 unità). Rispetto ai principali partner europei l'elemento distintivo italiano rimane quello del basso numero di imprese grandi che nel manifatturiero in Italia rappresentano appena lo 0,3% del totale contro l'1,9% della Germania.

Il **sistema portuale italiano** si compone di 24 porti principali e di un numero elevato di scali di dimensioni più ridotte. Attraverso il trasporto marittimo si movimentano oltre il 60% dell'import e circa il 45% dell'export italiano. L'Italia è il primo paese per la movimentazione delle merci nel Mediterraneo con una quota pari al 42% del totale, e, insieme alla Turchia, genera oltre i due terzi del traffico totale lungo la direttrice del Mar Nero.

43

26 novembre

2012

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.



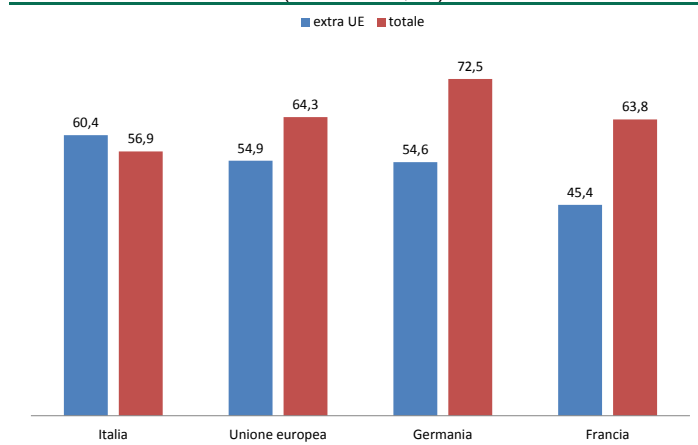
**BNL**  
GRUPPO BNP PARIBAS

La banca per un mondo che cambia

## Editoriale: Immigrazione, recessione, crescita

G. Ajassa ☎ 06-47028414 giovanni.ajassa@bnlmail.com

**Tasso di occupazione: extra-UE e totale**  
(anno 2011; %)



Fonte: elaborazioni Servizio Studi BNL su dati Fondazione Leone Moressa ed Eurostat

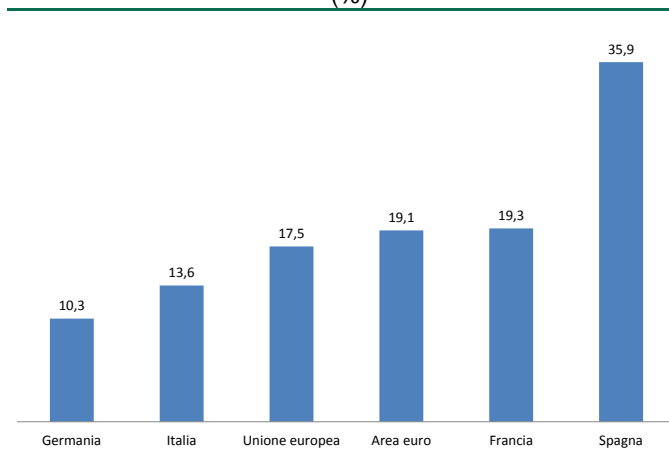
*Non è una coincidenza. Tra i grandi cambiamenti registrati in Italia nel primo decennio della moneta unica va iscritta la crescita verticale dell'immigrazione. Con l'euro, la globalizzazione e quella nuova divisione internazionale del lavoro che si è affermata con l'ingresso della Cina nel WTO, l'Italia è divenuta un polo di attrazione di correnti consistenti di migrazione in entrata, cambiando una storia secolare caratterizzata da un segno del tutto diverso. Gli ultimi cinque anni di crisi e di recessione hanno ulteriormente contribuito a plasmare questo nuovo rapporto che vede l'immigrazione al centro del complesso scenario di internazionalizzazione dell'economia italiana. Uno scenario in cui la sfida dell'integrazione, economica e sociale, degli immigrati costituisce una condizione necessaria per un percorso di ripresa.*

*Nel 2001 la popolazione straniera ammontava a 1,3 milioni di persone. Oggi gli immigrati regolari sono in Italia oltre 5 milioni. Sono il 15 per cento di tutti gli immigrati presenti sul territorio della UE laddove il PIL dell'Italia costituisce solo il 12 per cento del prodotto dell'intera Unione europea. Più che in altri paesi d'Europa, in Italia la presenza degli immigrati costituisce un sostegno essenziale per l'economia. Lo indicano con tutta evidenza i valori dei tassi di occupazione. Tra i grandi paesi dell'eurozona l'Italia è l'unico dove il tasso di occupazione dei cittadini extra-comunitari supera i valori totali dello stesso. Non solo. Se il tasso di occupazione totale è in Italia sensibilmente più basso che in Germania, Francia e nella media dell'Unione europea, esattamente l'opposto vale per il tasso di occupazione degli immigrati extra-comunitari. In Italia risulta occupato il 60,4% degli immigrati contro il 54,9% della media europea, il 54,6% della Germania e il 45,4% della Francia. Messo in altri termini, in Italia il contributo degli stranieri all'occupazione avvicina il nostro paese ai target dell'Agenda*

*Europa 2020, che puntano ad un tasso di occupazione del 75%. Non altrettanto accade altrove.*

*Oltre al tasso di occupazione, un altro indicatore utile per comprendere l'apporto degli immigrati all'economia italiana è il tasso di attività, ovvero il rapporto tra le persone che lavorano o che comunque cercano un'occupazione e il totale della popolazione. Oggi il tasso di attività degli stranieri si attesta in Italia intorno al 71 per cento, otto punti al di sopra del grado di partecipazione al mercato del lavoro dei cittadini italiani. Con tassi di occupazione e tassi di attività significativamente più elevati di quelli dei "nativi" italiani, i cittadini immigrati mostrano strutturalmente un tasso di disoccupazione più elevato di quello medio dell'intera economia nazionale. Il divario è di circa tre punti, il tredici contro il dieci per cento per ragionare sugli ordini di grandezza più recenti. Nondimeno, i tassi di disoccupazione registrati dagli stranieri in Italia risultano molto più bassi di quelli rilevati nella media europea o in paesi come Francia e Spagna. In Italia gli immigrati sono meno disoccupati che altrove in Europa.*

### Tasso di disoccupazione degli stranieri: 2012 II (%)



Fonte: elaborazioni Servizio Studi BNL su dati Eurostat

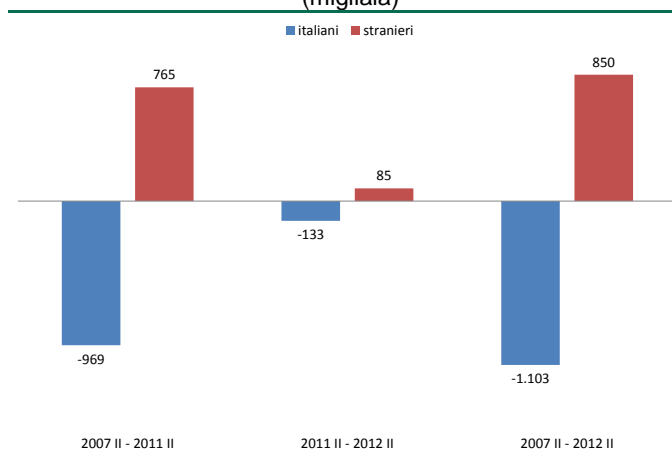
*La recessione colpisce duramente gli immigrati come i nativi. In Italia nell'ultimo anno il tasso di disoccupazione è salito dal 7,4 al 10,1 per cento per gli italiani e dal 10,9 al 13,6 per cento per gli stranieri. Tra il 2007 e la metà del 2012 i disoccupati "italiani" sono cresciuti da 1.370mila a 2.334mila, a fronte di una popolazione "nativa" che si è ridotta di 1,5 milioni di unità e del tre per cento. Nello stesso arco di tempo i disoccupati stranieri sono aumentati da 136mila a 371mila, a fronte di una popolazione di stranieri regolarmente residenti che in cinque anni è cresciuta di due milioni di unità e del sessanta per cento.*

*Nonostante la lunga crisi finanziaria e la successione quasi senza soluzione di continuità di due recessioni il numero degli stranieri che risultano regolarmente occupati in Italia ha continuato ad aumentare. Nell'arco dei cinque anni che vanno dalla metà del 2007 alla metà del 2012 l'occupazione straniera è cresciuta di 850mila unità, di cui 85mila nel corso degli ultimi dodici mesi. Senza l'apporto degli immigrati la*

*perdita totale di occupati registrata nell'ultimo quinquennio sarebbe stata non di 250mila ma di 1,1 milioni di unità.*

*Il fatto se il lavoro degli immigrati si aggiunga o si sostituisca a quello degli italiani è un tema dibattuto a livello sia teorico sia empirico. Le evidenze raccolte da numerose indagini tendono a indicare che l'apporto degli immigrati sia andato in larga misura a colmare deficit di offerta della manodopera italiana in riferimento a tutta una serie di sbocchi professionali in genere, ma non necessariamente, scarsamente qualificati. In questo senso, il lavoro straniero si mostra più complementare che sostitutivo del lavoro italiano. Alcune interessanti evidenze raccolte dalla Fondazione Leone Moressa documentano come non siano rari i casi in cui, per determinati mestieri e professioni, nel periodo 2007-2011 il numero degli occupati sia cresciuto sia per gli immigrati sia per gli italiani. Allo stesso modo, numerosi sono i casi in cui l'aumento degli stranieri non ha comunque compensato il calo degli italiani.*

### Variazioni degli occupati: Italia (migliaia)



Fonte: elaborazioni Servizio Studi BNL su dati Istat

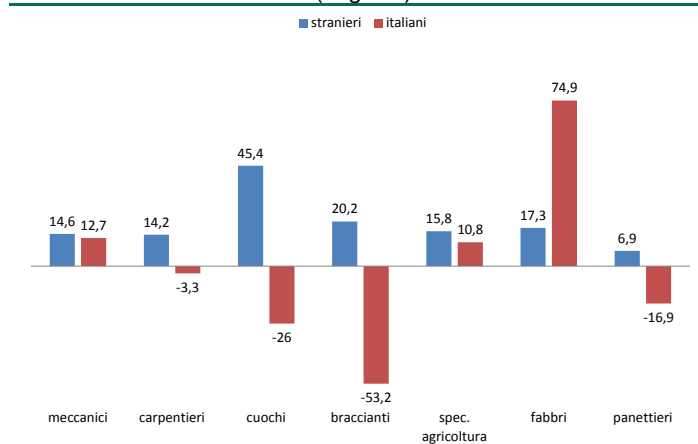
*Per l'economia italiana l'immigrazione ha rappresentato una sorta di "internalizzazione" dei cambiamenti prodotti dalla combinazione storica tra l'affermazione della globalizzazione e l'adozione della moneta unica europea. La globalizzazione e l'euro hanno cambiato il paradigma competitivo del settore trainante dell'economia italiana, quello esposto alla concorrenza internazionale. L'euro si è rivelato una moneta assai più forte e stabile di quanto era la lira. Questo, insieme al crescere della potenza industriale delle economie emergenti, ha contribuito a determinare un divario ampio nella convenienza economica tra produrre merci in Italia e produrle altrove. L'apporto dell'immigrazione ha consentito di attutire l'urto di questo cuneo.*

*Nel 2003 il salario medio annuo di un immigrato extracomunitario ammontava a 9.423 euro, pari al 50 per cento della retribuzione media di un lavoratore italiano. Nel 2011 il divario di compenso rimane consistente, ma scende dal 50 al 25 per cento. Un*

*cammino di convergenza è avviato. Ma nel contesto di una dura e lunga recessione l'avvicinamento rischia di avvenire al ribasso. Invece che alla salita, economica e sociale, dell'immigrato verso una condizione media più elevata ciò a cui si assiste oggi è lo "scivolamento" di porzioni consistenti della manodopera italiana in situazioni di durevole precarietà e debolezza economica. Una situazione difficile, che va contrastata con un disegno organico di tensione alla crescita e all'integrazione.*

*Giovani, immigrati, donne. Sono gli anelli deboli di una catena comune esposta ai medesimi rischi di sottooccupazione, dequalificazione, impoverimento. Per gli immigrati il circolo vizioso è ancora più odioso. Per gli stranieri gli effetti negativi della recessione sul lavoro non rappresentano solo un danno economico, ma anche un rischio di esclusione sociale. Sul lavoro, su un lavoro regolare, si fonda la possibilità di cittadinanza degli immigrati, stante la "prociclicità" delle norme attualmente in vigore. Sull'integrazione e, soprattutto, sulla valorizzazione della nuova imprenditoria degli immigrati – oltre 400mila imprese, specie di piccola dimensione – deve puntare il progetto di rilancio della crescita dell'economia italiana.*

### Variazioni degli occupati: 2007-2010 (migliaia)



Fonte: elaborazioni Servizio Studi BNL su dati Fondazione Leone Moressa

## I nuovi numeri delle imprese italiane

S. Costagli ☎ 06-47027054 – [simona.costagli@bnlmail.com](mailto:simona.costagli@bnlmail.com)

Nel 2010 il numero delle imprese produttive italiane è sceso di 11.401 unità a causa della flessione di quelle industriali e delle costruzioni. Nel settore dei servizi il contributo positivo è maturato quasi esclusivamente nel segmento delle unità micro (+15.374 unità). Il movimento avvenuto tra il 2009 e il 2010 ha comportato un evidente, anche se ancora lieve, riposizionamento dell'economia produttiva verso i servizi.

Il divario tra piccole e grandi imprese in termini di produttività rimane ampio in tutti i comparti. In media, il passaggio dalla dimensione micro alla fascia inferiore delle piccole permette un guadagno di produttività del 40%.

Nel comparto industriale il calo del numero delle imprese è risultato generalizzato, ma il contributo maggiore è arrivato dalle micro che in un anno hanno perso 7.817 unità. La flessione maggiore si è registrata nel comparto della fabbricazione di prodotti in metallo: per ogni 10 microimprese chiuse nel manifatturiero 4 operavano in questo settore.

Nei servizi l'incremento registrato tra le le microunità è frutto di un andamento estremamente differenziato tra i segmenti. Ad aumentare sono state soprattutto le attività professionali, i servizi immobiliari, la sanità e l'assistenza sociale, i servizi di alloggio e ristorazione e le attività legate a lotterie, scommesse, case da gioco. Per contro, si contano 9.670 microimprese in meno nel commercio all'ingrosso e al dettaglio, 2.378 in meno nel trasporto e magazzinaggio e 1.335 in meno nei servizi di informazione e comunicazione.

Rispetto ai principali partner europei l'elemento distintivo italiano rimane, anche nel 2010, quello del basso numero di imprese grandi. Nel nostro paese le unità produttive con oltre 250 addetti nel manifatturiero rappresentano appena lo 0,3% del totale contro l'1,9% della Germania. Lo sbilanciamento delle strutture produttive di Francia e Germania verso una dimensione d'impresa superiore è forse dovuto a maggiori economie di scala che il passaggio da una dimensione all'altra comporta. In Germania un'impresa che da media diventa grande guadagna il 50% in più di valore aggiunto.

Nel corso del 2010 il numero delle imprese attive in Italia è sceso di 11.401 unità; il dato è frutto di una forte flessione nel settore industriale (-11.063 imprese), di un calo anche maggiore nelle costruzioni (-15.584 unità) e di un forte aumento delle imprese attive nei servizi, cresciute in un anno di 15.246 unità. Nel complesso si tratta del calo annuale peggiore registrato dal 2003 (ossia da quando l'Istat mette a disposizione questi dati) dopo quello del 2009. Il contributo positivo dei servizi è maturato quasi esclusivamente nel segmento delle imprese micro (+15.374 imprese) con un aumento marginale delle grandi, salite di 26 unità. All'aumento delle imprese nel segmento dei servizi micro ha corrisposto una crescita degli addetti aumentati di 5.772 unità non sufficienti tuttavia a compensare il calo registrato negli altri segmenti di impresa dei servizi, il cui contributo finale all'andamento dell'occupazione complessiva è risultato negativo (-12.127 addetti nell'anno), come quello dell'industria (-164.484) e delle costruzioni (-89.473). Gli addetti delle imprese produttive italiane nel complesso sono quindi scesi di 266.084 unità, pari a -1,6% rispetto al 2009 dopo il -2% dell'anno precedente.

### Principali aggregati delle imprese industriali e dei servizi

(2010)

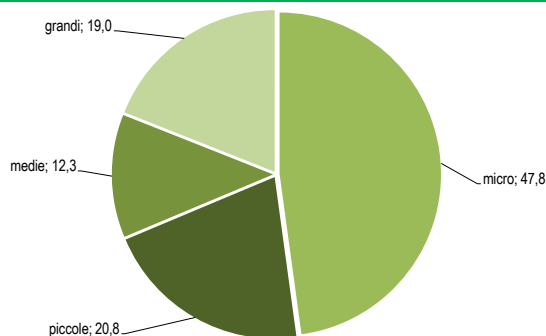
CLASSI DI ADDETTI	Imprese (Numero)	Addetti (Numero)	Valore aggiunto per addetto (mgl euro)	Costo del lavoro per dipendente (mgl euro)	Numero medio addetti	Investimenti per addetto (mgl euro)
0-9	4.151.104	7.986.251	27,6	24,5	1,9	5,8
10-49	196.235	3.479.056	42,5	32,5	17,7	5,7
50-249	21.309	2.057.944	55,4	38,6	96,6	15,4
250 e oltre	3.495	3.171.207	71,2	41,3	907,4	12,7
Totale	4.372.143	16.694.458	42,4	34,0	3,8	8,3

Fonte: Istat

I movimenti del 2010 lasciano pressoché invariata la composizione del sistema produttivo italiano per dimensione d'impresa, le microimprese continuano a coprire una percentuale intorno al 95% del totale, ma una fetta decisamente più ridotta degli addetti (48%). Per contro, le grandi, che in termini numerici rappresentano appena lo 0,1% delle imprese produttive italiane, danno occupazione al 19% degli addetti

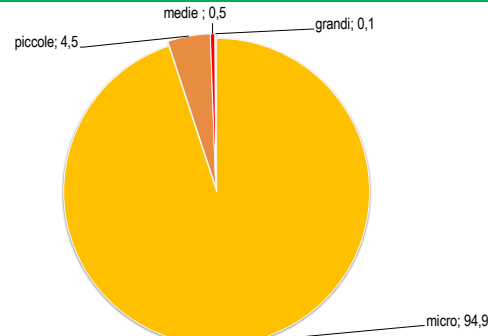
#### Distribuzione delle imprese italiane per numero di addetti

(composizione %)



#### Distribuzione delle imprese italiane per numerosità

(composizione %)



Fonte: elaborazioni Servizio Studi BNL su dati Istat

Fonte: elaborazioni Servizio Studi BNL su dati Istat

#### Il calo industriale concentrato nel manifatturiero

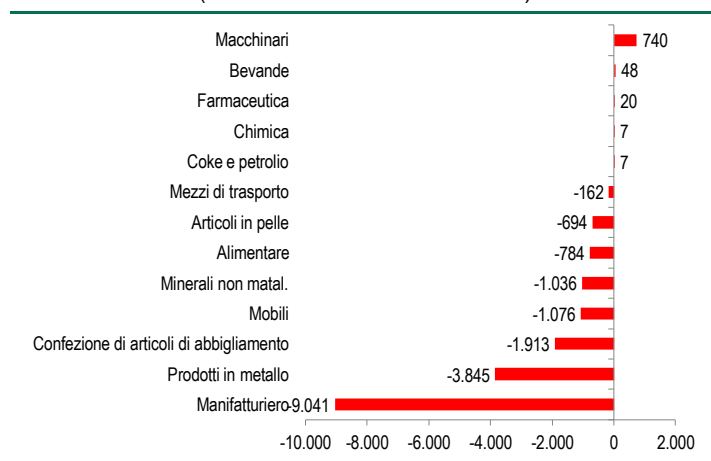
Nel comparto industriale il calo del numero delle imprese è risultato generalizzato, ma il contributo maggiore è arrivato dalle microimprese che in un anno hanno perso 7.817 unità, il 2% di quelle attive l'anno precedente; pesante è risultata anche la flessione delle imprese piccole (-2.735, pari al 3,8% di quelle in attività nel 2009), mentre tra le medie l'uscita di scena di 477 unità ha ridotto la numerosità di un ammontare pari al 4,8%. Diverso il discorso per le grandi imprese, che hanno limitato il calo a 34 unità le quali tuttavia rapportate al totale rappresentano il 2,2% del segmento. Tra le microimprese industriali ad essere penalizzate sono state soprattutto quelle attive nel



manifatturiero: tra il 2009 e il 2010 si contano 9.041 unità in meno, che nel complesso hanno determinato una riduzione di 31.855 occupati.

### Andamento delle microimprese nel manifatturiero nel 2010

(Differenze tra il 2010 e il 2009)



Fonte: elaborazioni Servizio Studi BNL su dati Istat

Il calo maggiore si è registrato nel comparto della fabbricazione di prodotti in metallo: ogni 10 microimprese chiuse nel manifatturiero 4 (per un totale di 3.845 unità) operavano in questo settore<sup>1</sup>. Come conseguenza, è risultato molto elevato anche il contributo al calo degli addetti: -11.683, pari al 37% circa di tutti quelli persi nel mondo delle microimprese manifatturiere. A scendere in modo consistente è stato anche il numero di microimprese attive nella confezione di articoli di abbigliamento (-1.913 unità), nella fabbricazione di prodotti da minerali non metalliferi (-1.036) e nell'alimentare (-784). Pochissimi i settori in cui si registra un aumento del numero delle micro unità produttive, tra questi la meccanica (+740 imprese, con un apporto di +2.643 addetti), la fabbricazione di autoveicoli (+127 imprese) e, sia pure in modo molto contenuto, la farmaceutica (+20) e la chimica (+7). Nel mondo delle piccolissime imprese manifatturiere il 2010 ha portato cambiamenti importanti anche in altri indicatori; rispetto all'anno precedente è risultato in forte calo il costo del lavoro complessivo ma anche l'ammontare degli investimenti; tuttavia fatturato, valore aggiunto, e valore aggiunto per addetto (una delle più comuni misure della produttività), registrano incrementi medi sostanziali frutto però di un andamento estremamente eterogeneo tra i settori. Il valore aggiunto per addetto in particolare risulta aumentato in media di 1.700 euro, con picchi più elevati nella fabbricazione di articoli in pelle, in gomma e nella metallurgia. Per contro, si osservano flessioni consistenti nella farmaceutica e nella fabbricazione di mezzi di trasporto. Tra le imprese industriali di medie dimensioni la flessione, maturata esclusivamente nel manifatturiero, ha visto il picco nel comparto della fabbricazione di prodotti in metallo, dove sono uscite di scena 77 imprese e 7.835 addetti, in quello dei macchinari (-75 imprese e -7.246 addetti), nel tessile (-54 imprese e 4.659 addetti) e in quello della lavorazione dei metalli non metalliferi (-50 imprese e 5.876 addetti). Aumenti marginali si osservano nell'alimentare

<sup>1</sup> Il numero delle imprese micro può essere diminuito anche a causa del passaggio da parte di alcune di esse a una classe dimensionale maggiore; si stima tuttavia, dato l'andamento generale, che tale fenomeno sia piuttosto limitato.



(dove peraltro il numero di addetti scende), nella carta e nella chimica. Anche tra le imprese con 50-249 addetti il 2010 ha portato un aumento della produttività (valore aggiunto per addetto), in media pari a 10mila euro; ma come nel caso delle microimprese si osserva un andamento estremamente eterogeneo tra i settori. Tra le imprese industriali grandi infine il calo (ancora una volta maturato esclusivamente nel manifatturiero, dove le unità produttive sono scese di 39 unità sulle 1.347 attive nel 2009) è stato più evidente nella fabbricazione di prodotti in metallo (-7 unità produttive), in alcuni comparti del tessile (9 imprese complessivamente), nella fabbricazione di autoveicoli ed elettronica (-5 ognuno). Nel complesso le imprese manifatturiere con oltre 250 addetti nel 2010 hanno ridotto il numero di addetti di 28.316 unità, circa l'88% di quanto hanno perso le imprese micro manifatturiere nello stesso periodo (31.855 addetti).

### Tra le imprese dei servizi in aumento solo le micro

Nel corso del 2010, come si è accennato, il comparto dei servizi ha registrato un forte incremento delle imprese, che si è concentrato esclusivamente tra le microunità produttive (+15.374 unità). Più in dettaglio, il dato è frutto di un andamento estremamente differenziato anche tra le stesse microimprese. A guidare l'aumento è stato soprattutto il segmento delle "attività professionali" (+9.403 imprese, concentrate in particolare tra le attività legali e contabili e la consulenza gestionale), quello dei servizi immobiliari (+7.738 microimprese), quello legato alla sanità e all'assistenza sociale (+7.165 imprese), ai servizi di alloggio e ristorazione (+3.229 imprese) e alle attività legate a lotterie, scommesse, case da gioco (+1.306 unità). Per contro, si contano 9.670 microimprese in meno nel commercio all'ingrosso e al dettaglio, 2.378 in meno nel trasporto e magazzinaggio e 1.335 in meno nei servizi di informazione e comunicazione. Nonostante l'aumento del segmento 0-9 addetti (che ha portato con sé 5.772 nuovi addetti) il comparto dei servizi ha perso 12.127 addetti, a causa della flessione in tutti gli altri segmenti di impresa, e in particolare tra quelle medie, che hanno perso in un anno 10.937 addetti. Il calo in questa fascia è risultato particolarmente pesante nel commercio, dove gli addetti sono scesi di 9.557 unità. Come nel caso del manifatturiero, nei servizi si è registrato un aumento sia del fatturato sia del valore aggiunto.

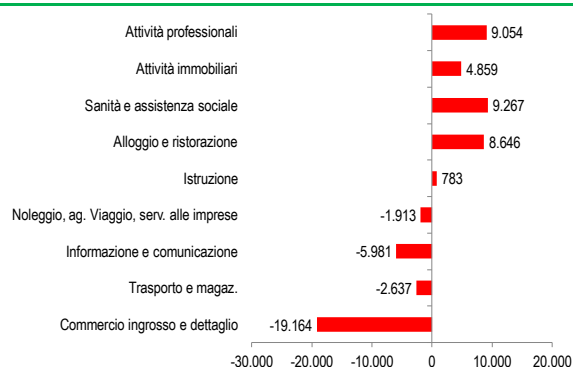
#### Variazione del numero delle microimprese dei servizi

(Differenza tra 2009 e 2010)



#### Variazione degli addetti delle microimprese dei servizi

(Differenza tra 2009 e 2010)



Fonte: elaborazioni Servizio Studi BNL su dati Istat

Fonte: elaborazioni Servizio Studi BNL su dati Istat

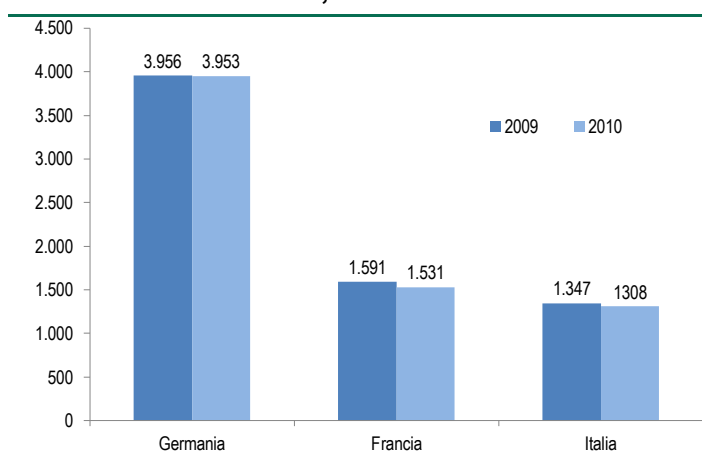
Il movimento avvenuto tra il 2009 e il 2010 ha comportato un evidente, anche se ancora lieve, riposizionamento dell'economia produttiva verso i servizi. Rispetto al 2009 il peso di questo comparto è cresciuto in termini di numero di imprese, addetti, valore aggiunto complessivo e soprattutto investimenti, che sono arrivati a rappresentare il 61,9% del totale, dal 57,4% dell'anno precedente a danno soprattutto dell'industria, il cui peso è passato dal 36,8% al 31,3%. Nelle imprese industriali gli investimenti per addetto rimangono tuttavia più elevati che nei servizi (10mila euro contro 8.100), come pure il valore aggiunto per addetto, che dai 56.900 euro in media per addetto nell'industria scende a 38.100 nei servizi. Tale divario tuttavia si chiude quasi completamente se si guarda alle sole microimprese, in questo caso ai 28.600 euro di un'impresa industriale si contrappongono 27.700 euro di una dei servizi. Il gap si amplia invece tra le grandi imprese dove la produttività industriale risulta del 50% circa superiore di quella dei servizi (90.100 euro per addetto contro 60.490).

Il divario tra piccole e grandi imprese in termini di produttività anche nel 2010 rimane ampio in tutti i comparti. In media, il passaggio dalla dimensione micro alla fascia inferiore delle "piccole" (10-19 addetti) permette un guadagno di produttività del 40%; tra una piccola e una media il guadagno si riduce al 30%, analogo a quello che una impresa media guadagnerebbe passando alla dimensione di grande.

### Nel confronto con i principali partner europei mancano le grandi imprese

Il confronto tra la struttura del sistema produttivo italiano e quello degli altri paesi europei è interessante soprattutto nel comparto manifatturiero. L'elemento distintivo italiano rimane, anche nel 2010, quello del basso numero di imprese grandi. Nel nostro paese le unità produttive con oltre 250 addetti nel manifatturiero rappresentano appena lo 0,3% del totale; si tratta di un valore appena superiore a quello greco, ma inferiore, tra i principali partner europei, a quello della Francia, dove si contano 1.531 grandi imprese (lo 0,7% del totale), e soprattutto della Germania, dove le 3.953 grandi imprese manifatturiere sono praticamente il triplo di quelle presenti in Italia e rappresentano l'1,9% del totale. Anche nel Regno Unito le grandi imprese rappresentano una fetta più consistente del sistema produttivo (1,1%), come pure, tra i principali paesi dell'Europa dell'Est: in Polonia (0,9%) e soprattutto in Romania, dove sono presenti circa 722 grandi imprese su un totale di 48.933 (pari all'1,5%).

**Numero delle grandi imprese manifatturiere in Germania, Francia e Italia**

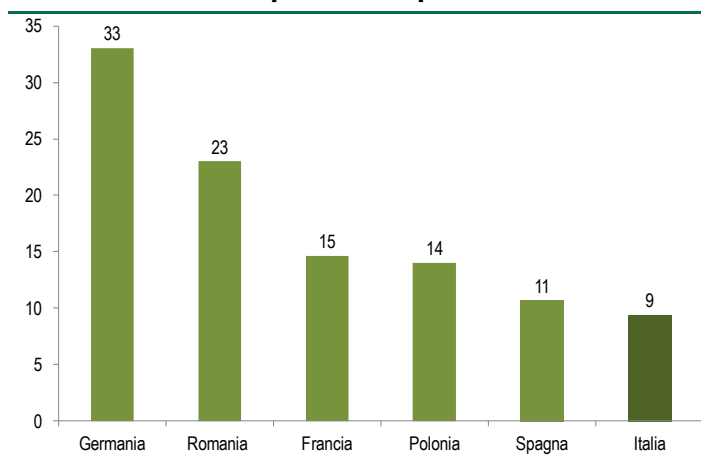


Fonte: elaborazioni Servizio Studi BNL su dati Eurostat

Per contro, le imprese italiane presenti nella fascia micro rappresentano una percentuale (82% circa) in media con quella dei principali paesi europei, inferiore ad esempio al dato francese (85,5%), e in linea con quello spagnolo (82%), ma ampiamente superiore al dato tedesco che supera di poco il 62%. Tra i paesi dell'area dell'euro la Grecia vanta il primato per peso di imprese micro sul totale (95%), mentre tra quelli metà delle delocalizzazioni produttive degli ultimi due decenni, la Repubblica ceca guida la graduatoria con un peso delle imprese micro pari al 92,5%; minore il peso in Romania (72,2%), mentre in Polonia si arriva all'87,5%.

Come conseguenza le imprese italiane manifatturiere rimangono tra le più piccole in Europa, con una dimensione media di 9 addetti, contro i 20 del Regno Unito, i 15 della Francia, gli 11 della Spagna e i 33 della Germania, paese nel quale peraltro si è osservato una notevole contrazione dai 37 addetti dell'anno precedente. Tra i paesi dell'Europa dell'est la Polonia conta circa 14 addetti per impresa manifatturiera, mentre la Romania presenta il valore più elevato dopo quello tedesco: 23 addetti.

### Dimensione media delle imprese manifatturiere in alcuni paesi europei nel 2010



Fonte: elaborazioni Servizio Studi BNL su dati Eurostat

Il divario dimensionale tra le imprese italiane e quelle francesi e tedesche si amplia soprattutto tra le grandi unità produttive; in questo segmento ogni impresa italiana conta in media 713 addetti, 191 in meno di una tedesca e 174 in meno di una francese. Tale minore peso delle imprese grandi presenta un riscontro anche in termini di valore aggiunto complessivo da esse realizzato: in Germania le imprese con oltre 250 addetti realizzano il 65,4% del valore aggiunto complessivo, in Francia il 54,7%, mentre in Italia solo il 32,3%. Anche tra i paesi dell'Europa dell'est il contributo delle grandi risulta rilevante: in Romania questo segmento di impresa copre il 58,6% del valore aggiunto manifatturiero, in Polonia il 58,1%, mentre nella Repubblica ceca il 55,7%. Come naturale conseguenza, le imprese italiane dei segmenti più piccoli coprono percentuali superiori ai partner europei, ciò è evidente soprattutto nel segmento 20-49, dove a un valore italiano del 15,8% fa riscontro uno tedesco del 5,2% e francese del 9,6%.

Lo sbilanciamento delle strutture produttive di Francia e soprattutto Germania verso una dimensione d'impresa superiore a quella italiana è forse dovuto anche a maggiori economie di scala che il passaggio da una dimensione all'altra comporta, soprattutto nelle classi più alte. In Germania un'impresa manifatturiera che da media diventa

grande guadagna il 50% di valore aggiunto per addetto, in Francia l'aumento, sempre nel manifatturiero, è pari al 36% circa, mentre in Italia non arriva al 13%



## Il trasporto marittimo e il sistema portuale in Italia

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

In Europa il trasporto marittimo presenta un'incidenza molto elevata nella movimentazione delle merci. Nel 2010 per circa il 73% dell'interscambio Ue è stato utilizzato il canale marittimo. Il mercato può essere segmentato in due principali categorie: quella *deep sea* attraverso cui si movimenta il traffico intercontinentale e quella *short sea* per le destinazioni a breve-medio raggio. La navigazione a corto raggio presenta una quota sul traffico marittimo europeo pari a circa il 62% del totale. In Italia tale valore arriva al 79% per effetto della posizione al centro del Mediterraneo e della peculiare geomorfologia del paese.

L'Italia è il primo paese per la movimentazione delle merci nel Mediterraneo con una quota pari al 42% del totale, e, insieme alla Turchia, genera oltre i due terzi del traffico totale lungo la direttrice del Mar Nero.

Il sistema portuale italiano si compone di 24 porti principali e di un numero elevato di scali di dimensioni più ridotte. Attraverso il trasporto marittimo si movimenta oltre il 60% dell'import e circa il 45% dell'export totale italiano. Nel 2011 sono state movimentate attraverso i porti italiani 478 mld di tonnellate di merci, circa 46 mln di passeggeri e un traffico container pari a 9,5 mln di TEU.

Il principale porto italiano con 50,7 mld di tonnellate di merci e 1,8 mln di TEU è quello di Genova, seguito da Trieste, Taranto e Cagliari. I primi quattro porti movimentano complessivamente una quota di poco inferiore al 40% del totale.

I porti italiani orientati al traffico *transshipment* (Gioia Tauro, Taranto e Cagliari) hanno sperimentato tra il 2005 e il 2011 una contrazione della loro quota sui traffici totali dell'area mediterranea dal 28% al 16%, in gran parte a favore dei porti nordafricani (Port Said, Tangeri Med) passati dal 18% al 30%.

I porti italiani di tipo *gateway* hanno invece evidenziato una sostanziale invarianza nei volumi di attività. Nel 2011 sono stati movimentati container per 9,5 mln TEU. Genova è il principale scalo italiano per la movimentazione di container con un volume pari nel 2011 a 1,8 mln TEU. I porti italiani di *gateway* presentano tuttavia una scala dimensionale molto ridotta rispetto ai grandi porti europei, alcuni dei quali, da soli generano un traffico superiore all'intero sistema portuale italiano

La crescita del commercio internazionale a livello mondiale e il ruolo di primo piano svolto dalla Ue hanno dato impulso negli ultimi anni allo sviluppo del Mediterraneo come crocevia degli scambi marittimi. La sostenuta dinamica di crescita delle economie asiatiche e dei paesi del Nord Africa ha contribuito ad accrescere l'interscambio commerciale via mare sia tra le due sponde del Mediterraneo che verso le direttrici più lontane. Inoltre l'Unione europea da tempo sta continuando a promuovere il trasporto via mare specie sulle rotte brevi (*short sea shipping*) come alternativa al trasporto su gomma. Questa componente costituisce ormai la quota prevalente dell'intero trasporto di merci via mare dell'Unione europea. A favorire l'ampliamento delle rotte contribuisce anche, da un punto di vista geomorfologico, la transitabilità del canale di Suez da parte delle grandi navi portacontainer che per la loro stazza incontrano dei limiti su altri importanti snodi marittimi come il canale di Panama.

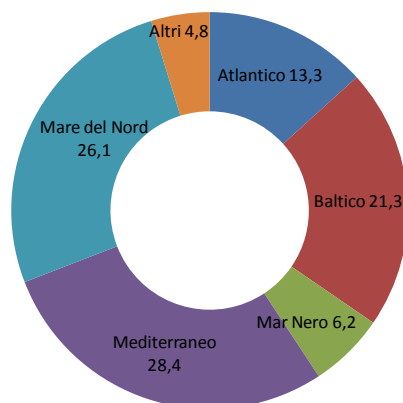
In Europa il trasporto marittimo presenta un'incidenza molto elevata nella movimentazione delle merci e continua ad assumere un peso crescente. Nel 2010 per circa il 73% dell'interscambio Ue è stata utilizzato il canale marittimo, nel 2003 tale

valore era pari al 68%. Da un punto di vista delle rotte percorse il mercato può essere segmentato in due principali categorie: quella *deep sea* attraverso cui si movimenta il traffico intercontinentale e quella denominata *short sea shipping* per le destinazioni a breve-medio raggio.

Secondo gli ultimi dati diffusi dall'Eurostat, riferiti al 2010, nella Ue-27 sono state trasportate 1,8 milioni di tonnellate di merci lungo le rotte a medio e breve termine. Si tratta di una crescita del 5,3% rispetto all'anno precedente anche se il livello complessivo rimane ancora al di sotto del picco registrato nel 2005. Le direttrici a breve e medio raggio risultano largamente prevalenti (oltre il 90% del commercio marittimo totale) in Danimarca, Malta, Svezia e Finlandia, mentre nei paesi in cui sono presenti i grandi porti, prevalentemente utilizzati per il commercio su lunghe rotte, come i Paesi Bassi, la Spagna, il Belgio e la Germania, l'incidenza scende al 60% del totale. In termini assoluti ai primi due posti per traffico si posizionano il Regno Unito (316mila tonnellate) e l'Italia (311mila tonnellate) con una quota pari rispettivamente al 17,9% e al 17,6% del totale Ue. Al terzo posto si collocano i Paesi Bassi con 275mila tonnellate (15,6% del totale).

In Europa l'incidenza della navigazione di corto raggio sul traffico marittimo europeo è pari a circa il 62% del totale. In Italia tale valore arriva al 79%, per effetto della posizione al centro del Mediterraneo e della peculiare geomorfologia del paese, che consente movimentazioni via nave anche per il corto raggio.

**Ue-27: commercio marittimo *short sea* per direttrice**  
( quote %)



Fonte: Eurostat

Oltre il 28% del trasporto merci in navigazione di corto raggio in Europa si svolge tra i diversi porti del Mediterraneo, il 26% con il Mare del Nord e il 21% con il Baltico. Una quota minoritaria di traffico avviene con i porti dell'Atlantico e con quelli del Mar Nero.

L'Italia è il primo paese per la movimentazione delle merci nella rotta del Mediterraneo con una quota pari al 42%, mentre il Regno Unito è il paese con il maggior traffico merci sulla rotta Atlantica (41%) e su quella del Mare del Nord (33%). Sulla direttrice del mar Nero invece i due paesi di riferimento sono l'Italia e la Turchia che insieme movimentano oltre i due terzi del traffico totale.

Tra il 2004 e il 2010 in Europa si è registrato un incremento medio annuo dello 0,4% dello *short sea shipping*. Tra i diversi paesi il maggior incremento medio annuo ha

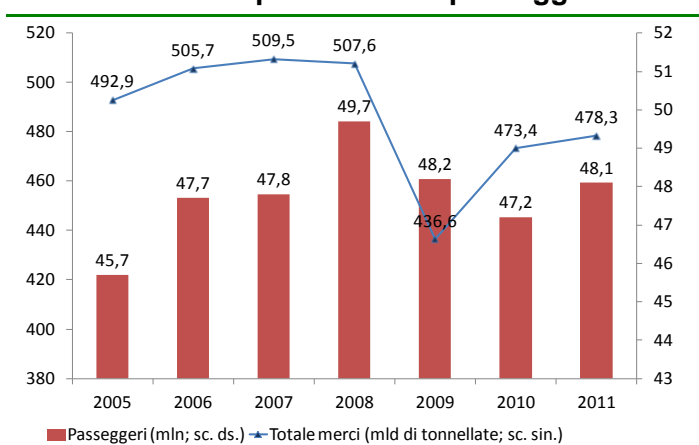
riguardato il Portogallo (16,3%) seguito da: Belgio (5%) Lituania (4,5%) e Romania (4,2%). Tra i paesi a maggior traffico la Spagna ha evidenziato un incremento medio annuo dell'1,3%, i Paesi Bassi dell'1,4%, mentre l'Italia in media ha registrato una sostanziale invarianza.

### Traffico marittimo e sistema portuale in Italia

Il sistema portuale italiano svolge un ruolo centrale per l'interscambio dell'Italia con molti partner commerciali: attraverso il trasporto marittimo vengono movimentati oltre il 60% dell'import nazionale e circa il 45% dell'export complessivo. Prendendo in considerazione i soli flussi commerciali extra-Ue tale valore sale all'80% circa delle movimentazioni totali.

In Italia sono presenti 24 porti sede di Autorità Portuale e un numero elevato di scali di dimensioni più ridotte. Nel 2011 sono state movimentate attraverso i porti italiani 478 mld di tonnellate di merci, circa 46 mln di passeggeri e un traffico container pari a 9,5 mln di TEU<sup>1</sup>. Il principale porto italiano con 50,7 mld di tonnellate di merci e 1,8 mln di TEU è quello di Genova, seguito da Trieste (48,2 mld di tonnellate), Taranto (40,7 mld di tonnellate) e Cagliari (35,8 mld di tonnellate). I primi quattro porti movimentano una quota di poco inferiore al 40% del totale. Seguono 8 porti con una movimentazione annua compresa nella fascia 20-30 mld di tonnellate (Livorno, Napoli, Gioia Tauro, Ravenna, Venezia, Messina-Milazzo, Augusta) e 5 nella fascia 10-20 mld di tonnellate (Savona-Vado, La Spezia, Civitavecchia, Salerno, Olbia-G. Aranci).

#### Italia: trasporto merci e passeggeri



Fonte: Assoporti

La rilevanza del sistema marittimo nazionale per l'economia del paese è osservabile anche attraverso il contributo che fornisce alla formazione del Pil, pari al 2,6%, un valore superiore a quello di molti altri settori, e il rilievo nel mercato del lavoro, dal momento che il settore impiega direttamente oltre 200.000 persone.

<sup>1</sup> Il TEU (*twenty-foot equivalent unit*) o unità equivalente a venti piedi è la misura standard di volume nel trasporto dei container. La maggior parte dei container hanno lunghezze standard rispettivamente di 20 e di 40 piedi: un container da 20 piedi (6,1 metri) corrisponde ad 1 TEU, un container da 40 piedi (12,2 metri) corrisponde a 2 TEU.



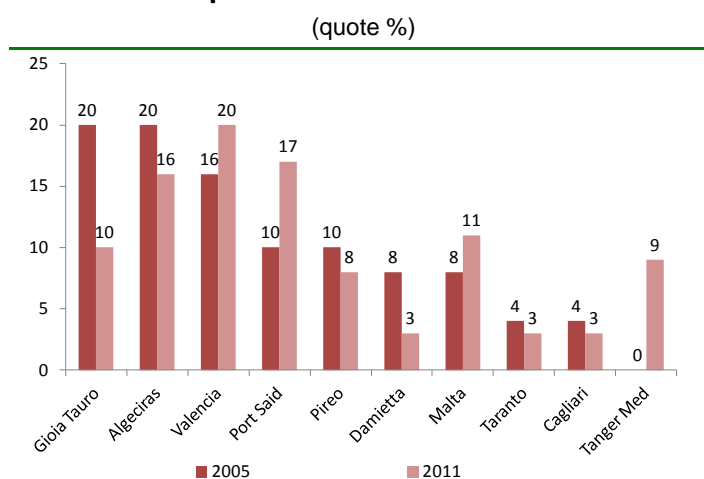
Da un punto di vista operativo è possibile distinguere due principali tipologie di porti: quelli che svolgono attività di trasbordo di contenitori da grandi navi a piccole/medie navi o da grandi navi ad altre di analoghe dimensioni (*transshipment*), da quelli di destinazione finale (*gateway*), in cui le merci vengono sbarcate definitivamente a terra perché giunte a destinazione o per proseguire il viaggio via terra.

### I porti di *transshipment* nel Mediterraneo

Tra il 2005 e il 2011 mentre i principali porti italiani di tipo *gateway* (Genova, La Spezia, Livorno, Napoli, Venezia, Trieste), hanno registrato valori stabili o una crescita molto lenta dei volumi movimentati, quelli di *transshipment* (Gioia Tauro, Taranto e Cagliari), hanno evidenziato una flessione.

Il porto di Gioia Tauro nel 2005 movimentava una quota pari al 20% del traffico complessivo nel Mediterraneo, e costituiva il principale *hub* al pari di Algeciras (Spagna). Nel 2011 la quota di Gioia Tauro è scesa al 10%. Anche i porti di Taranto e Cagliari hanno registrato una flessione, seppure più moderata, passando nel medesimo arco temporale dal 4% al 3%.

#### Traffico *transshipment* dei principali porti del Mediterraneo



Fonte: Assoport

Questa dinamica non riguarda solo l'Italia ma è comune anche ad altri grandi porti di *transshipment* del Mediterraneo come Algeciras (Spagna), Pireo (Grecia) e Damietta (Egitto), mentre Valencia e Malta hanno consolidato la loro posizione. Nel contempo si è assistito a un notevole sviluppo di nuovi porti di trasbordo sulla sponda Sud del Mediterraneo, come Port Said e Tanger-Med. Mentre il primo ha evidenziato una crescita dal 10% al 17%, il secondo, che addirittura nel 2005 non esisteva (Tanger-Med è stato inaugurato solo nel 2007), detiene ora una quota pari al 9% del traffico *transshipment* del Mediterraneo. Nel complesso tra il 2005 e il 2011 i porti italiani hanno ridotto la loro quota complessiva dal 28% al 16%, mentre quelli nordafricani sono passati dal 18% al 30%.

Il rapido sviluppo dei porti nordafricani è stato agevolato dalla possibilità da parte dei grandi operatori terminalistici internazionali di effettuare ingenti investimenti contando su una maggiore semplicità dell'apparato burocratico, minori limitazioni di tipo tecnico

(dovute anche al minor grado di urbanizzazione rispetto all'Europa) e beneficiando di oneri fiscali ridotti e costi di manodopera non confrontabili con quelli europei.

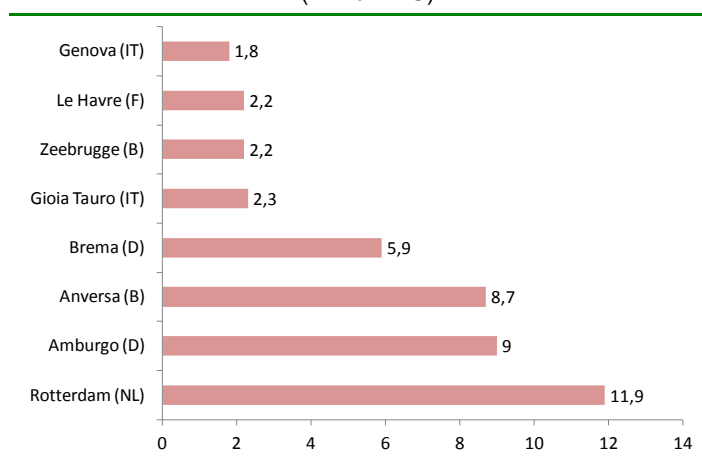
Il rilancio dei porti italiani come *hub* strategici del traffico nel Mediterraneo appare comunque possibile dal momento che l'Italia, oltre a trovarsi in una posizione geografica particolarmente favorevole, costituisce il primo partner commerciale dell'area Med precedendo in questa graduatoria Germania e Francia. L'Italia da sola detiene, infatti, una quota pari a circa il 18% degli scambi commerciali della Ue-27 con l'area Med. L'interscambio nel 2011 è stato pari a quasi 58 mld di euro, equamente ripartiti tra import ed export e di questi oltre il 70% sono stati scambiati via mare. Il commercio marittimo verso la regione si concentra soprattutto nei Paesi del *Southern Med* (oltre 20,6 miliardi di euro per il 2011, pari al 50,7%) vale a dire Algeria, Egitto, Libia, Marocco, Tunisia; segue l'Area dell'*East Med* (Israele, Libano, Siria e Turchia) con quasi 17 miliardi di euro pari al 41,8% e, quindi, quella dell'*Adriatic Med* (Albania, Bosnia-Erzegovina, Montenegro e Croazia) con circa 3 miliardi di euro (7,5%). Il principale partner è la Turchia con 11,3 mld, seguito da Tunisia ed Egitto.

### I porti di gateway e il traffico di container

Se da un lato la concorrenza dei porti nordafricani nel *transshipment* ha potuto contare su minori barriere tecnico-burocratiche e costi di manodopera inferiore, dall'altro anche il traffico dei porti italiani di tipo gateway ha accusato, nonostante la posizione favorevole, un ritardo rispetto ai principali concorrenti dell'area mediterranea e di quella nordeuropea. In Italia ad esempio oltre un 1 milione di TEU di merce proveniente dall'Estremo Oriente, e destinata al nostro mercato, sbarca in porti nordeuropei e giunge in Italia via terra.

#### Traffico di container nei principali porti europei

(mln di TEU)



Fonte: Assoporti

Nel 2011 i porti italiani hanno movimentato container per 9,5 mln TEU, un volume di poco inferiore ai 9,7 mln del 2010. Genova è il principale scalo *gateway* italiano per la movimentazione di container con un volume pari nel 2011 a 1,8 mln TEU (+4,5% rispetto al 2010), seguito da La Spezia con 1,32 mln TEU nel 2011 (+3,1%).

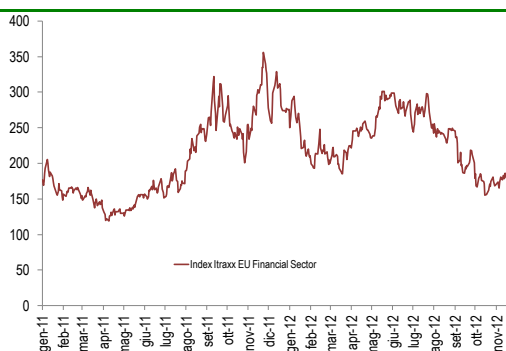
In un confronto con i grandi porti europei, quelli italiani di *gateway* appaiono sottodimensionati. Il porto di Rotterdam (11,5 mln di Teu l'anno) così come quello di

Amburgo (9 mln di TEU) movimentano da soli un ammontare rispettivamente superiore e quasi pari a quello relativo all'intero sistema portuale italiano. La crescente rilevanza delle rotte dirette verso l'Estremo Oriente attraverso il canale di Suez, agevolata dal sostenuto sviluppo economico dei paesi dell'area, potrebbe creare condizioni favorevoli ad un aumento dei traffici dei porti italiani e del Mediterraneo. Al bacino del Mediterraneo, in passato focalizzato principalmente sui traffici interni, pur nella consapevolezza che la distanza dimensionale con i grandi porti nordeuropei sarà difficilmente colmabile, spetta cogliere le opportunità rivenienti dallo spostamento verso sud della centralità dei traffici. In questo contesto i porti europei e quelli italiani dovranno fronteggiare la crescente concorrenza dei porti localizzati lungo la sponda sud del Mediterraneo, per i quali sono già stati effettuati ulteriori investimenti finalizzati ad ampliare la capacità di movimentazione di Tangeri-Med, Tunis-Rades e Port Said e al lancio di un nuovo terminal container ad Alessandria.



## Un cruscotto della congiuntura: alcuni indicatori

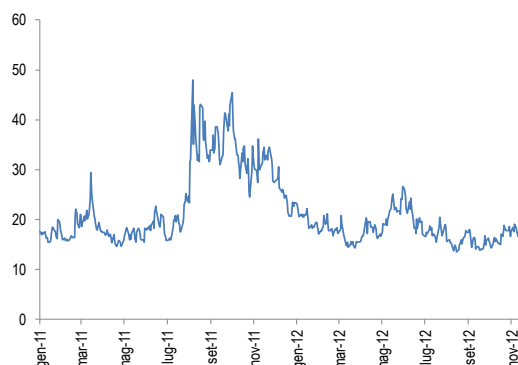
### Indice Itraxx Eu Financial



Fonte: Thomson Reuters

I premi al rischio scendono da 186 pb della scorsa settimana a 165 pb.

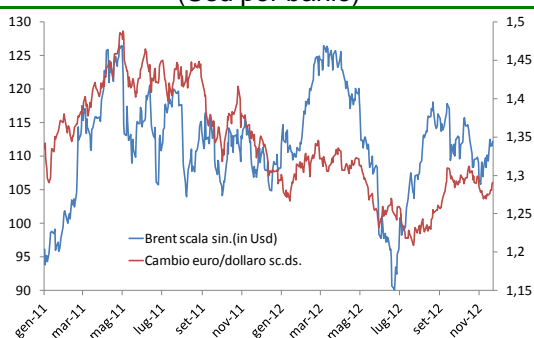
### Indice Vix



Fonte: Thomson Reuters

L'indice Vix si muove intorno a quota 15.

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



Fonte: Thomson Reuters

Il tasso di cambio  $\text{€}/\text{\$}$  si muove intorno a 1,29. Il petrolio di qualità Brent quota 112\$ al barile.

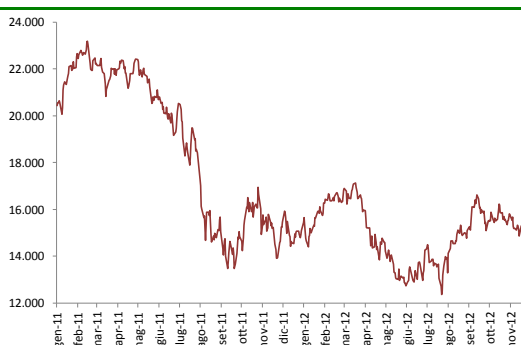
### Prezzo dell'oro (Usd l'oncia)



Fonte: Thomson Reuters

Il prezzo dell'oro si avvicina a 1.750 dollari l'oncia.

### Borsa italiana: indice Ftse Mib



Fonte: Thomson Reuters

Il Ftse Mib nell'ultima settimana sale da quota 14.855 a 15.635.

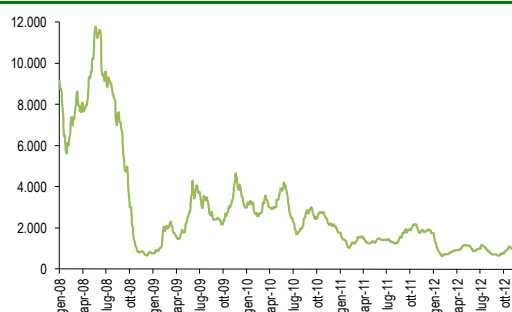
### Tassi dei benchmark decennali: differenziale con la Germania (punti base)



Fonte: elab. Servizio Studi BNL su dati Thomson Reuters

I differenziali con il Bund sono pari a 646 pb per il Portogallo, 302 pb per l'Irlanda, 422 pb per la Spagna e 328 pb per l'Italia.

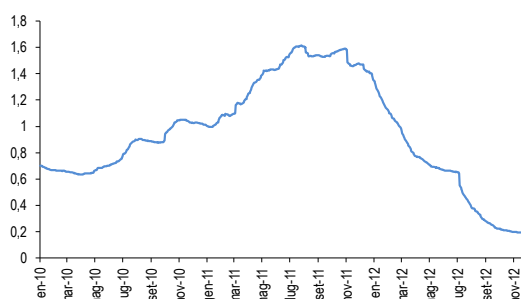
### Indice Baltic Dry



Fonte: Thomson Reuters

L'indice, su valori minimi, nell'ultima settimana si conferma poco sopra quota 1.000.

### Euribor 3 mesi (val. %)



Fonte: Thomson Reuters

Continua la flessione dell'euribor 3m che rimane sotto allo 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.