



Analisi del Servizio Studi BNL BNP Paribas

FOCUS

ECONOMIA E BANCHE

NUMERO

11

30 marzo 2023

La ripresa economica passa per le infrastrutture

Lorenzo Baldassarri



BNL

BNP PARIBAS

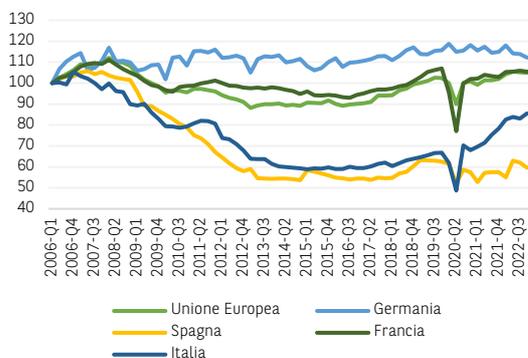
La banca
per un mondo
che cambia

SINTESI

Esiste un consenso pressoché unanime tra gli economisti nel considerare le infrastrutture come leve strategiche per stimolare l'economia. Nonostante ciò, l'Italia è tra i Paesi europei per cui gli investimenti in costruzioni, al netto delle abitazioni, sono diminuiti maggiormente: al quarto trimestre 2019, rispetto al primo del 2006, il calo è stato pari al -33,2%, risentendo dei vari periodi di crisi pre-Covid, dalla "Grande Recessione" a quella dei debiti sovrani. Tuttavia, la ripresa post-pandemica ha visto il nostro Paese registrare un importante incremento di tali investimenti rispetto alle altre grandi realtà europee, ma risulta ancora eterogeneo per quanto riguarda la dotazione di infrastrutture in termini di efficienza.

Investimenti fissi lordi in costruzioni al netto delle abitazioni UE

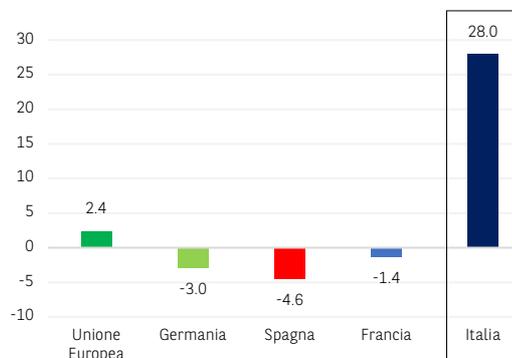
(numeri indice Q1 2006 = 100, valori concatenati base 2015)



Fonte: elaborazione Servizio Studi BNL su dati Eurostat

Crescita investimenti fissi lordi in costruzioni al netto delle abitazioni UE

(var. % Q4 2022 - Q4 2019, valori concatenati base 2015)



Fonte: elaborazione Servizio Studi BNL su dati Eurostat

I territori con i collegamenti stradali e ferroviari più veloci si trovano nelle regioni centro-settentrionali, ma il divario infrastrutturale, in primis tra Nord e Sud, risulta più marcato per le reti di distribuzione elettrica e idrica. Con riferimento a quest'ultima, il tema riguarda soprattutto le perdite di acqua, che ammontano a oltre il 50% in alcune regioni come Basilicata, Abruzzo, Molise e le Isole. Grazie ai fondi europei e nazionali (come il PNRR), l'Italia ha l'opportunità di rilanciare la sua economia anche attraverso il miglioramento dello stock di infrastrutture, sia in termini quantitativi che qualitativi.



LA RIPRESA ECONOMICA PASSA PER LE INFRASTRUTTURE

Lorenzo Baldassarri*

Trainee Servizio Studi BNL BNP Paribas

lorenzo.baldassarri@externe.bnpparibas.com

Le infrastrutture e la loro rilevanza macroeconomica

In generale, gli economisti concordano nel considerare le infrastrutture come una leva per stimolare l'economia di un Paese e oggi, a maggior ragione, il tema appare centrale alla luce della ripresa post-pandemica e della duplice transizione ecologica e digitale. L'impatto che il capitale infrastrutturale ha sull'economia è ravvisabile sia nel breve periodo, come stimolo della domanda aggregata, ma anche nel lungo termine in quanto capace di aumentare la produttività dei fattori e la crescita potenziale. Oltre all'impatto diretto, alcuni lavori della letteratura economica rilevano l'esistenza di *spillover* positivi, cioè di effetti "a cascata" tra aree geografiche limitrofe generati dalle infrastrutture, che favoriscono così anche la coesione territoriale.¹ Nonostante l'evidenza empirica dell'effetto moltiplicativo che tali investimenti hanno sulla crescita economica, la dimensione del moltiplicatore fiscale² non è omogenea tra i Paesi in quanto dipende da variabili rilevanti come l'efficienza della spesa e gli eventuali ritardi nell'implementazione dei programmi.

La costituzione e l'accumulazione di infrastrutture risultano tra le attività preponderanti del settore pubblico, sia a livello centrale che a livello più locale. La categoria delle infrastrutture racchiude infatti diverse tipologie che ricadono negli ambiti di competenza di vari livelli di governo. Secondo una classificazione tradizionale, si può distinguere tra infrastrutture di base, economiche e sociali. Le prime fanno riferimento a tutte quelle strutture che consentono all'operatore pubblico di svolgere attività amministrative e di fornire servizi di interesse generale (come edifici ministeriali, prigioni, tribunali). Al secondo gruppo appartengono, invece, le infrastrutture che contribuiscono più direttamente al sistema produttivo grazie alla loro funzione di collegamento e di distribuzione (come strade, ferrovie, telecomunicazioni e reti idriche ed elettriche). Nel terzo gruppo, infine, rientrano le strutture che consentono di erogare i servizi fondamentali ai cittadini (come ospedali, scuole e impianti di smaltimento dei rifiuti).

La misurazione della dotazione di infrastrutture pone alcuni problemi di ordine metodologico. Nel corso degli anni sono stati proposti vari indicatori che possono essere raggruppati a seconda degli aspetti che colgono, quantitativi o qualitativi. Gli aspetti quantitativi sono rilevati soprattutto da indicatori monetari e fisici. I primi fanno riferimento alla spesa in conto capitale che, tuttavia, può risultare poco informativa alla luce della diversa efficienza delle Amministrazioni pubbliche (per cui parte dell'investimento potrebbe non tradursi in opere pubbliche). I secondi misurano quanto è stato effettivamente costruito in un dato territorio e riassumono caratteristiche fisiche come la lunghezza delle strade o delle ferrovie che, se rapportate a fattori di scala, consentono confronti tra territori e Paesi diversi. Gli aspetti qualitativi, invece, sono colti da indicatori che consentono di valutare come le infrastrutture effettivamente funzionano, misurando, ad esempio, il grado di accessibilità da parte dagli utenti.

* Le opinioni espresse impegnano unicamente l'autore.

¹ Si pensi, ad esempio, alla costruzione di nuove infrastrutture di trasporto in una data regione, i cui effetti positivi si estendono anche alle regioni confinanti.

² Si intende la variazione percentuale del PIL generata da un incremento della spesa pubblica per investimenti pari all'1% del PIL.

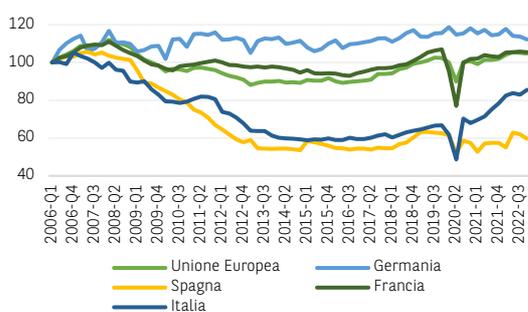


La dinamica degli investimenti in infrastrutture in Europa

Considerando gli investimenti fissi in costruzioni³, al netto delle abitazioni, il loro andamento in Europa risulta prevalentemente decrescente a partire dalla crisi del 2008. Questa dinamica negativa ha interessato in maniera più marcata Paesi come l'Italia e la Spagna. Secondo i dati Eurostat, rispetto al primo trimestre del 2006, questi due Paesi sono tra quelli per cui gli investimenti nel settore sono diminuiti maggiormente: al quarto trimestre 2019 il calo era pari al -37,5% per la Spagna e al -33,2% per l'Italia, contrariamente all'aumento della UE pari al 2,4% e di quello di Paesi come Francia e Germania che hanno registrato una crescita pari, rispettivamente, al 7% e al 15,6%. Una tendenza simile è riscontrabile rapportando tali investimenti al PIL: se nel 2019 per l'Italia tale rapporto è diminuito al 4% dal 5,8% nel 2006, per la Spagna ha subito un drastico calo al 4,6% dall'8,9% nel 2006, in Francia è rimasto piuttosto stabile intorno al 6%, mentre per la Germania è aumentato al 4,1% dal 3,8% nel 2006.

Investimenti fissi lordi in costruzioni al netto delle abitazioni UE

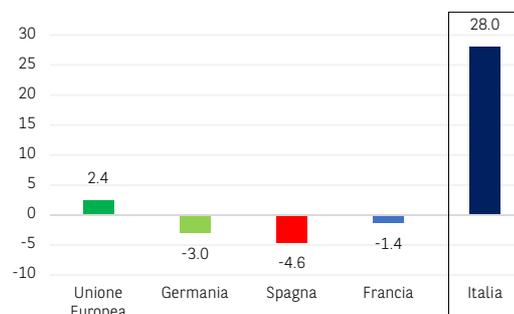
(numeri indice Q1 2006 = 100, valori concatenati base 2015)



Fonte: elaborazione Servizio Studi BNL su dati Eurostat

Crescita investimenti fissi lordi in costruzioni al netto delle abitazioni UE

(var. % Q4 2022 - Q4 2019, valori concatenati base 2015)



Fonte: elaborazione Servizio Studi BNL su dati Eurostat

La flessione degli investimenti ha risentito dei vari periodi di crisi che si sono succeduti negli ultimi dodici anni: dalla "Grande Recessione" del 2008 alla crisi dei debiti sovrani europei del 2011, fino ad arrivare alla crisi pandemica. Tutti questi avvenimenti avversi hanno infatti contribuito notevolmente ai tagli degli investimenti pubblici a causa delle pressioni finanziarie che ne sono derivate. In questo contesto, le infrastrutture risultano tra le categorie più penalizzate, in quanto si tratta di beni immobili che richiedono un ingente impegno finanziario per la loro progettazione e realizzazione. In Italia, infatti, i dati Istat suggeriscono che l'incidenza degli investimenti pubblici in costruzioni, al netto delle abitazioni, sul totale investito è scesa dal 60,3% del 2008 al 49% del 2020, dopo aver toccato il valore più basso nel 2017.

Tuttavia, è interessante notare come, dall'ultimo trimestre del 2019 fino all'ultimo del 2022, in Italia gli investimenti fissi in costruzioni, comprese le abitazioni, abbiano subito una rapida crescita pari al +34,4%, di molto superiore rispetto al valore medio UE pari solo al +3,2% e ai dati negativi di Francia (-1,2%), Germania (-2,8%) e Spagna (-10,9%). Anche escludendo le abitazioni, nel nostro Paese questi investimenti, che includono quindi fabbricati non residenziali e opere di ingegneria civile (come ponti, autostrade, ferrovie), sono aumentati del 28% a fronte di valori negativi per gli altri grandi Paesi UE.

³ Si fa riferimento agli investimenti fissi lordi nel settore "Costruzioni" (pubblici e privati), al netto delle abitazioni, destagionalizzati e corretti per gli effetti di calendario.



Italia: investimenti fissi lordi PA in costruzioni

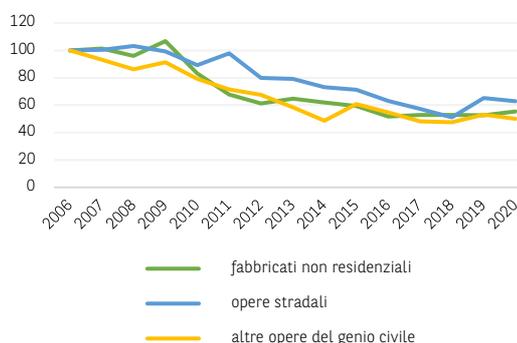
(valori %, dati 2020 a prezzi correnti)



Fonte: elaborazione Servizio Studi BNL su dati Istat

Italia: investimenti fissi lordi PA in costruzioni

(numeri indice 2006=100, valori concatenati base 2015)



Fonte: elaborazione Servizio Studi BNL su dati Istat

Tra le infrastrutture di primaria importanza per il sistema socio-economico compaiono quelle dei trasporti, in quanto consentono ad individui e imprese, tra le altre cose, di raggiungere gli sbocchi economici più rilevanti. Nel 2020 questa tipologia di infrastrutture rientra con un peso rilevante negli investimenti fissi effettuati dalla Pubblica Amministrazione. Più nello specifico, tra gli investimenti pubblici in costruzioni, il 24% è stato per opere stradali e un ulteriore 40% per altre opere di ingegneria civile, mentre solo una minima parte (pari all'1%) riguarda le abitazioni, per cui il comparto edilizio rappresenterebbe una buona approssimazione delle infrastrutture. Tuttavia, nel decennio successivo al 2008, questa spesa pubblica ha subito un progressivo rallentamento fino al 50%, per poi tornare ad aumentare nel 2019 soprattutto per le opere stradali (+28% rispetto al 2018), prima di subire nuovamente una frenata nel 2020, tranne quella per l'edilizia non residenziale (+5% rispetto al 2019).

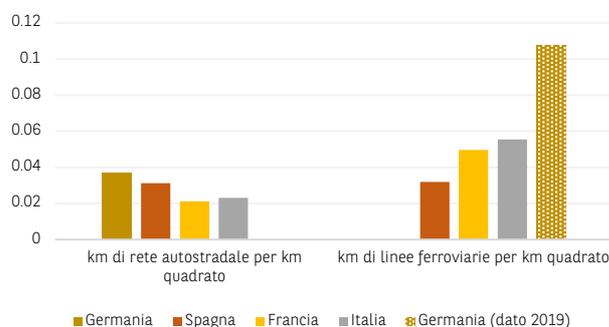
La dotazione di infrastrutture: un confronto internazionale

Considerando indicatori fisici di dotazione infrastrutturale, nel 2020 l'Italia aveva un'estensione della rete ferroviaria che, se rapportata alla superficie⁴, risultava maggiore di quella di Spagna e Francia, ma di molto inferiore rispetto a quella della Germania. Nella rete autostradale, invece, l'Italia è avvantaggiata solo rispetto alla Francia.

È importante, tuttavia, sottolineare come questi indicatori tengano conto solo della quantità delle infrastrutture, e non della loro qualità e adeguatezza. Peraltro, un aspetto trascurato da tali misure riguarda la morfologia del territorio,

Estensione della rete autostradale e ferroviaria in rapporto alla superficie dei principali Paesi UE

(chilometri per chilometro quadrato, dati 2020)



Fonte: elaborazione Servizio Studi BNL su dati Eurostat, Banca Mondiale

⁴ Secondo studi della Banca d'Italia, la superficie rappresenterebbe il fattore di scala più adeguato alle infrastrutture di rete (come strade e ferrovie).



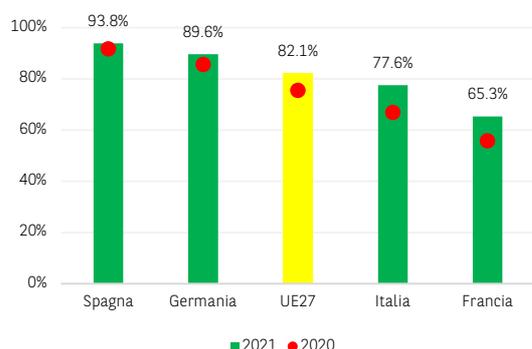
fattore determinante nello sviluppo delle infrastrutture di trasporto. L'Italia, infatti, con il suo territorio caratterizzato da numerosi rilievi, sconta necessariamente un ritardo "fisiologico" rispetto alle altre realtà europee.

Alla luce dei cambiamenti climatici e dell'emergenza siccità che colpisce anche il nostro Paese, un'altra infrastruttura essenziale è quella idrica. In particolare, risulta centrale il tema delle perdite dell'acqua nel suo processo di distribuzione, non solo per un fatto di costi ma anche per l'impatto sociale e ambientale che producono. L'inadeguatezza di tali infrastrutture italiane si riscontra nella differenza tra l'acqua immessa nella rete di distribuzione e quella erogata. Nel 2020 (ultimo dato rilasciato da Istat) si evince che, in media, solamente il 58% circa dell'acqua immessa nelle reti di distribuzione è stata poi effettivamente erogata (il valore era pari al 68% nel 2008).

Un'altra tipologia strategica di infrastrutture è quella delle telecomunicazioni e delle nuove tecnologie, soprattutto in vista della transizione digitale e dello sviluppo delle economie contemporanee. In Europa, il livello delle prestazioni e delle infrastrutture digitali è rilevato dall'indice di digitalizzazione dell'economia e della società (DESI), calcolato dalla Commissione Europea. Per quanto riguarda la connettività⁵, nel 2021 l'Italia si posizionava settima sui 27 Paesi Europei, in netta risalita dalla ventitreesima posizione che deteneva nel 2020.

Copertura banda larga ultraveloce (>100 mpbs) nei principali Paesi UE

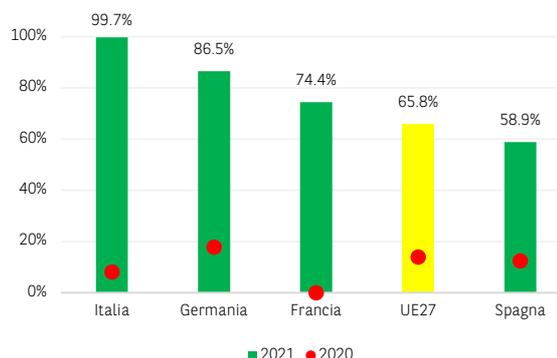
(% di famiglie coperte dal servizio, dati 2020-2021)



Fonte: elaborazione Servizio Studi BNL su dati Commissione Europea

Copertura 5G nei principali Paesi UE

(% di famiglie coperte dal servizio, dati 2020-2021)



Fonte: elaborazione Servizio Studi BNL su dati Commissione Europea

Un altro studio della Commissione⁶ monitora, invece, il raggiungimento degli obiettivi relativi alla copertura delle principali infrastrutture digitali, come la banda larga ultraveloce e la quinta generazione della rete mobile (5G) attraverso le quali sarà possibile sfruttare meglio le tecnologie *cloud-computing*, i *Big Data* e il cosiddetto "Internet delle cose" (IoT). Nonostante nel 2021 l'Italia si posizionasse sotto la media UE per la percentuale di famiglie coperte dalla banda larga ultraveloce, il 5G nel nostro Paese ha fatto enormi progressi rispetto al 2020. Nel 2021, grazie soprattutto alla "Strategia Italiana per la Banda Ultra Larga", quasi il 100% delle famiglie italiane si è visto garantito l'accesso alla rete mobile di ultima generazione, rispetto

⁵ Le informazioni prese in considerazione per calcolare l'indice della connettività riguardano la banda larga mobile, i prezzi della banda larga, la copertura della banda larga fissa e le sottoscrizioni di un servizio di banda larga fissa.

⁶ Commissione Europea, "Broadband coverage in Europe 2021", Mapping progress towards the coverage objectives of the Digital Decade, 2022.



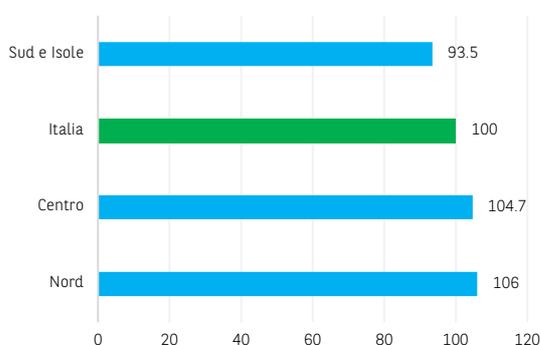
alla media UE del 65,8%. La strategia, infatti, ha l'obiettivo di portare la connettività a 1 Gbps⁷ su tutto il territorio nazionale entro il 2026 e favorire lo sviluppo di infrastrutture di telecomunicazione fisse e mobili, così come indicato dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), che destina il 27% delle risorse alla transizione digitale.

Uno sguardo ai divari infrastrutturali in Italia

Un recente studio della Banca d'Italia⁸ analizza i divari infrastrutturali presenti nel territorio nazionale, adottando di volta in volta una misurazione ad hoc a seconda della tipologia di infrastrutture considerata.

Indicatori di performance infrastrutturale stradale

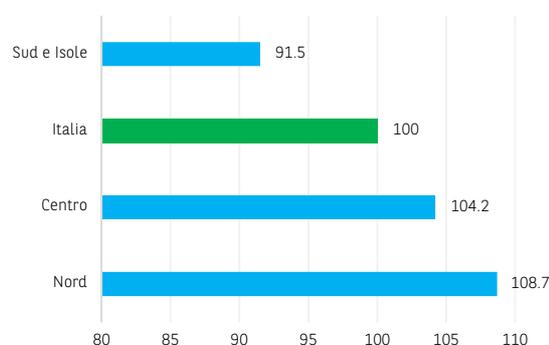
(numeri indice, media Italia=100; dati 2019-2020)



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

Indicatori di performance infrastrutturale ferroviaria

(numeri indice, media Italia=100; dati 2019-2020)



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

Per quanto riguarda quelle di trasporto, anziché considerare indicatori fisici o di spesa, lo studio valuta i tempi di collegamento tra le diverse località, una volta tenuto conto della loro posizione geografica⁹. In questo modo, si perviene a una misura della possibilità di raggiungere le varie destinazioni grazie alla velocità dei collegamenti stradali o ferroviari. Si osserva che i sistemi locali del lavoro (SLL) con i collegamenti più veloci sono collocati nelle regioni settentrionali, con un divario rilevato soprattutto rispetto alle zone appenniniche interne e alle regioni meridionali, come la Calabria e le Isole. Complessivamente, il Nord e il Centro hanno una performance infrastrutturale stradale del 6% e del 4,7% superiore rispetto alla media italiana, mentre nel Sud e nelle Isole essa è inferiore del 6,5%. La dicotomia Nord-Sud si amplia se si considera anche quella dell'infrastruttura ferroviaria.

A livello regionale, il Friuli-Venezia Giulia ha la performance infrastrutturale stradale migliore, superiore del 16% rispetto alla media nazionale, mentre la Sardegna detiene il primato negativo con una performance inferiore del 36,5%. Nelle infrastrutture ferroviarie, è sempre quest'ultima regione ad avere l'indicatore più basso (70,3), mentre il Lazio quello più alto (124,4).

⁷ Gigabit per secondo è un'unità di misura della velocità di trasmissione dei dati su una rete informatica.

⁸ Bucci Mauro e Ivaldi Giorgio e Messina Giovanna e Moller Luca e Gennari Elena, I divari infrastrutturali in Italia: una misurazione caso per caso. (July 29, 2021). Bank of Italy Occasional Paper, n. 635.

⁹ Gli indicatori elaborati dallo studio sono a livello di sistema locale del lavoro, una partizione territoriale ottenuta a partire dai flussi di pendolarismo.

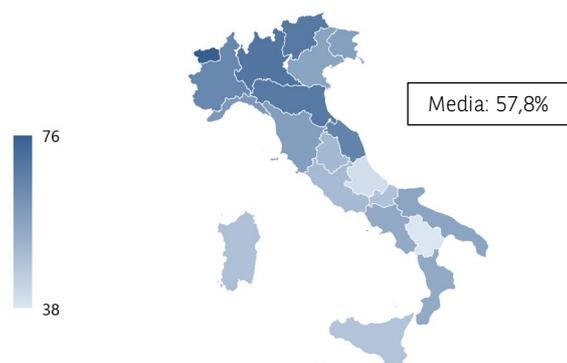


Altre infrastrutture analizzate nello studio riguardano le reti idriche ed elettriche, di primaria importanza non solo per garantire servizi essenziali alle famiglie, ma anche per consentire alle imprese di reperire gli input di base dei loro processi produttivi. In particolare, la Banca d'Italia analizza l'efficienza del servizio fornito considerando la continuità nell'erogazione dell'energia elettrica, distinguendo tra utenze a bassa tensione (famiglie e piccole imprese) e a media tensione (imprese medio-grandi). Per le prime, ad essere preso come riferimento è il numero medio di interruzioni del servizio senza preavviso per l'utente. Le zone meglio servite in questo senso risultano quelle centro-settentrionali (specialmente nel Trentino Alto-Adige e in Lombardia), con una frequenza annua di distacchi per ogni utente pari a 5,1, contro il 14,3 del Mezzogiorno. Per le utenze a media tensione, invece, l'indicatore viene misurato in base alla loro adesione agli standard stabiliti dall'Autorità di Regolazione per Energia, Reti e Ambiente (ARERA). Anche in questo caso, si registra un divario tra il Centro-Nord e il Sud del Paese: l'area centro-settentrionale detiene solo il 7% delle utenze a media tensione con standard inferiori a quelli dell'ARERA, mentre nel Meridione il dato sale al 33%.

Se consideriamo l'efficienza delle reti di distribuzione di acqua potabile per i consumi finali, misurata dall'entità delle perdite idriche, il *gap* di efficienza infrastrutturale non riguarda più solo il Centro-Nord e il Sud ma divide il Paese in tre aree. L'ultimo dato ISTAT del 2020 segnala come il Nord registri le performance migliori (con la Valle d'Aosta in testa), mentre alcune regioni del Centro, come l'Umbria e il Lazio, hanno una percentuale di acqua erogata su quella immessa nella rete inferiore rispetto ad alcune regioni meridionali, come Campania, Puglia e Calabria. La Basilicata risulta essere la regione con il dato peggiore pari al 37,9%, vale a dire che meno della metà dell'acqua immessa nelle reti di distribuzione viene effettivamente erogata e destinata al consumo finale.

Acqua erogata rispetto a quella immessa nelle reti di distribuzione

(valori %, dati 2020)



Fonte: elaborazione Servizio Studi BNL su dati ISTAT

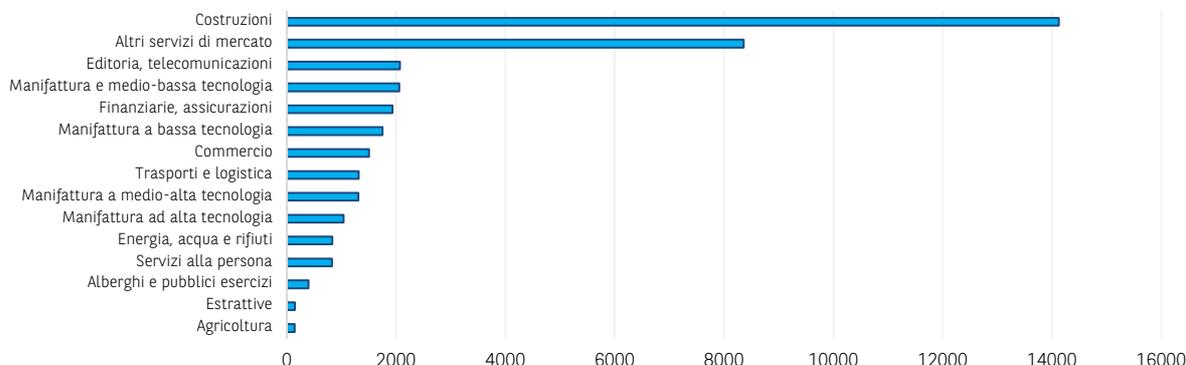
Quali prospettive per il futuro?

Attraverso i fondi europei del Next Generation EU (NGEU), l'Italia può contare su diverse opportunità per rilanciare gli investimenti in infrastrutture, a cui è dedicata tutta la terza missione del PNRR, con più di 25 miliardi di euro per lo sviluppo di trasporti più moderni e sostenibili. A queste risorse si sommano, poi, quelle del Piano Nazionale Complementare (PNC) al PNRR che stanziava fondi al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS) pari a oltre 9 miliardi. La quasi totalità degli investimenti previsti dalla terza missione del PNRR riguarda la rete ferroviaria nazionale, con l'obiettivo di potenziare il trasporto su ferro di passeggeri e merci. In particolare, oltre al miglioramento dell'alta velocità nel Nord Italia, è prevista la realizzazione di oltre 200km di ferrovia ad alta velocità sulle linee Napoli-Bari, Salerno-Reggio Calabria e Palermo-Catania entro il 2026.



Impatto del PNRR di pertinenza del MIMS sul valore aggiunto per settore di attività economica

(milioni di euro, dati 2021)



Fonte: elaborazione Servizio Studi BNL su dati Allegato al DEF 2021 (Stime ISTAT su dati ISTAT-MIMS)

Queste risorse non serviranno solo allo sviluppo infrastrutturale dell'Italia, ma sarebbero in grado di generare delle ricadute positive anche sugli altri settori e sui relativi livelli occupazionali. L'allegato Infrastrutture al DEF 2021 riporta gli effetti, stimati da Istat, degli investimenti del PNRR che ricadono nell'ambito di competenza diretta e indiretta del MIMS¹⁰. Complessivamente, il valore aggiunto generato da tale spesa sarebbe pari a quasi 38 miliardi di euro, di cui oltre 14 nel settore delle costruzioni. Quest'ultimo, inoltre, assorbirebbe la metà del fabbisogno totale di input di lavoro, stimato pari a oltre 600 mila Unità di lavoro (ULA)¹¹. Altri settori beneficiari degli investimenti del PNRR in infrastrutture sarebbero quelli delle telecomunicazioni e della manifattura a medio-bassa tecnologia, con un valore aggiunto stimato pari a oltre 2 miliardi per ciascuno.

Nonostante il ritorno atteso di tali investimenti, la concentrazione elevata dell'impatto in alcuni settori potrebbe anche causare pressioni dal lato dell'offerta, soprattutto se la capacità produttiva delle imprese non fosse in grado di assorbire lo shock di richieste e lavorazioni, con il rischio di sviluppare i cosiddetti "colli di bottiglia".

Il presente documento è stato preparato nell'ambito della propria attività di ricerca economica da BNL BNP Paribas. Le stime e le opinioni espresse sono riferibili al Servizio Studi di BNL 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. Le opinioni espresse non impegnano la responsabilità della banca.

¹⁰ Le stime presentate considerano gli effetti diretti e indiretti escludendo quelli indotti. Inoltre, non si tiene conto dei fattori dinamici e di accumulazione di capitale (non sono inclusi quindi gli effetti di medio-lungo periodo dello sviluppo delle infrastrutture sul potenziale di crescita dell'economia).

¹¹ Unità di lavoro dipendente equivalente a tempo pieno. È un'unità di misura, utilizzata dall'ISTAT, del volume di lavoro prestato nelle posizioni lavorative ed è calcolata convertendo il valore unitario delle posizioni lavorative a tempo parziale in equivalenti a tempo pieno.