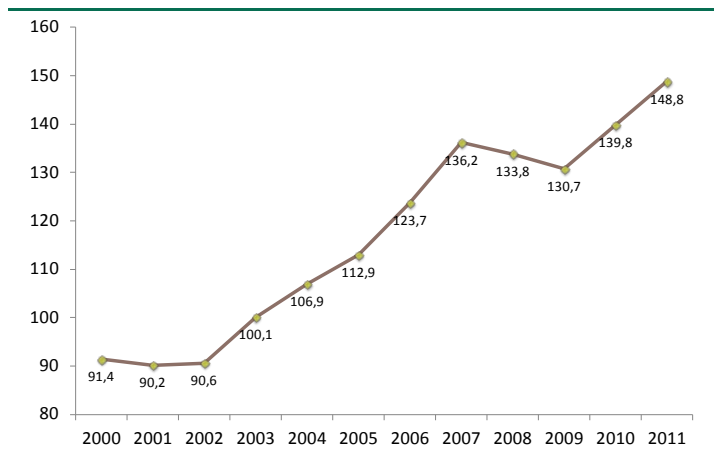


Italia: numero di passeggeri trasportati per anno (mln)



Fonte: Enac

In Italia tra il 2000 e il 2011 il traffico passeggeri nel settore del **trasporto aereo** ha registrato un incremento considerevole, passando da 91 mln a circa 149 mln con un tasso di crescita medio annuo pari al 4,6%. In Italia solo due aeroporti superano i 10 mln di passeggeri l'anno (Fiumicino e Malpensa), a fronte dei 4 di Spagna e Regno Unito e dei 5 della Germania. L'Italia è al quarto posto in Europa per volumi di traffico ed è l'unico, tra i principali paesi europei, ad aver recuperato i livelli pre-crisi di traffico passeggeri.

L'Italia è tra i pochi paesi a disporre di serie storiche sui bilanci delle famiglie e sulla **distribuzione della ricchezza** tra i suoi nuclei familiari, frutto di indagini periodiche e approfondite. In Italia, tra il 2000 e il 2010 il valore degli *asset* immobiliari delle famiglie è aumentato di circa €2,5 trilioni raggiungendo i €5,5 trilioni nel 2010 (+82%). In Germania la crescita è stata di €1,6 trilioni a €5,7 trilioni (+40%), in Francia di €4,3 trilioni per raggiungere nel 2010 un valore di €7,4 trilioni (+142%).

39

19 ottobre
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

Il sistema aeroportuale e il traffico passeggeri in Italia

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

In Italia tra il 2000 e il 2011 il traffico passeggeri nel settore del trasporto aereo ha registrato un incremento considerevole, passando da 91 mln a circa 149 mln con un tasso di crescita medio annuo pari al 4,6%. L'Italia presenta complessivamente 42 scali aeroportuali, un numero inferiore rispetto a Francia (64) e Gran Bretagna (45) e analogo a quelli presenti in Spagna (42) e Germania (42).

L'Italia è al quarto posto in Europa per volumi di traffico ed è l'unico, tra i principali paesi europei, ad aver recuperato i livelli pre-crisi di traffico passeggeri. Il recente piano strategico di sviluppo aeroportuale elaborato dall'Enac prevede un possibile raddoppio del traffico entro il 2030 con un numero annuo di passeggeri che potrebbe arrivare a circa 300 milioni.

Lo scalo di Roma Fiumicino con 37,7 mln di passeggeri nel 2011 è il primo aeroporto italiano per traffico. A livello europeo si posiziona al 7° posto alle spalle di Londra Heathrow, al primo posto con 69,4 mln di passeggeri, Parigi Charles de Gaulle, Francoforte, Amsterdam, Madrid e Monaco.

In Italia solo due aeroporti superano i 10 mln di passeggeri l'anno (Fiumicino e Malpensa), a fronte dei 4 di Spagna e Regno Unito e dei 5 della Germania. Nella maggior parte dei paesi europei il traffico risulta concentrato in un numero limitato di scali strategici, l'Italia presenta invece una maggior distribuzione del traffico negli scali medi e negli scali con meno di 5 milioni di passeggeri.

La gestione degli aeroporti italiani ha impiegato nel 2010 oltre 9.000 dipendenti a fronte di un traffico di poco inferiore a 140 mln. In termini occupazionali si stima che il settore del trasporto aereo occupi complessivamente circa 500 mila addetti tra diretti, indiretti e indotti per un valore aggiunto annuale di circa 15 mld di euro. Nel complesso il sistema aeroportuale italiano appare adeguato ai volumi attuali di traffico, tuttavia, in assenza di sviluppi infrastrutturali, in un arco temporale di 10 anni, molti scali si troverebbero in una situazione di saturazione.

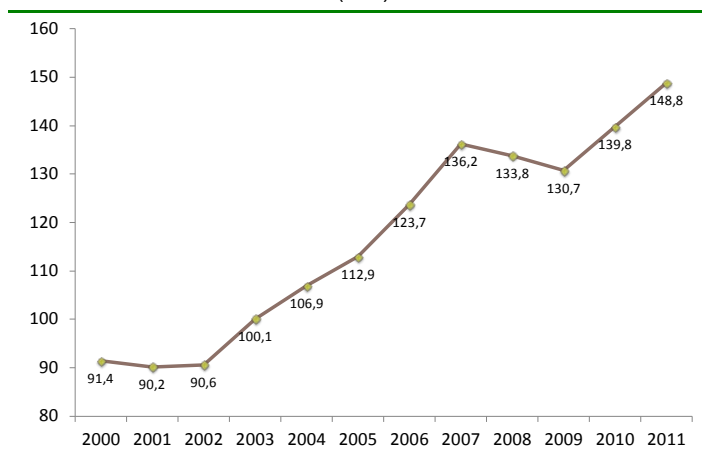
La mobilità costituisce un elemento di importanza fondamentale per lo sviluppo sociale ed economico di un paese. L'evoluzione tecnologica ha favorito un aumento costante della mobilità umana che secondo i dati delle Nazioni Unite negli ultimi 40 anni è cresciuta di sei volte. Solo nell'ultimo decennio la frequenza degli spostamenti si è più che raddoppiata. Le previsioni dell'Organizzazione mondiale per il turismo segnalano che nel 2020 si muoveranno per turismo 1,6 mld di persone contro i 650 milioni del 2000. Nel medesimo arco temporale si prevede in Europa un aumento del 40% del traffico passeggeri e del 60% del traffico merci.

L'Italia, per la particolare conformazione geomorfologica, presenta buona parte del territorio nazionale in posizione periferica rispetto alle grandi economie europee. Questa circostanza assegna allo sviluppo infrastrutturale un ruolo di primaria importanza per la competitività del sistema paese. Tra il 2000 e il 2011 il traffico passeggeri in Italia ha registrato un incremento considerevole, passando da 91 mln a circa 149 mln con un tasso di crescita medio annuo pari al 4,6%. La dinamica di sviluppo è stata pressoché costante. Si sono registrate delle flessioni solo in tre circostanze: nel 2001 per effetto degli attentati terroristici negli Stati Uniti e nel periodo 2008 (-1,7%) e 2009 (-2,3%) in concomitanza con la recessione globale. L'Italia è al quarto posto in Europa per volumi di traffico ed è l'unico, tra i principali paesi europei,

ad aver recuperato i livelli pre-crisi di traffico passeggeri.

Il recente piano strategico di sviluppo aeroportuale elaborato dall'Enac prevede un possibile raddoppio del traffico entro il 2030 con un numero annuo di passeggeri che potrebbe arrivare a circa 300 milioni.

Italia: numero di passeggeri trasportati per anno
(mln)



Fonte: Enac

Il sistema aeroportuale italiano: un confronto europeo

L'Italia presenta complessivamente 42 scali aeroportuali, di cui 38 censiti da Assaeroporti (restano esclusi Aosta, Salerno, Pantelleria e Lampedusa). In assoluto il numero degli scali risulta inferiore rispetto a Francia (64) e Gran Bretagna (45) e analogo a quelli presenti in Spagna (42) e Germania (42).

La rete aeroportuale nazionale è stata classificata in prima approssimazione in due categorie, costituite da: a) 24 aeroporti principali che per la loro centralità rispondono alla domanda di trasporto aereo di ampi bacini di traffico, sono caratterizzati da un elevato grado di connettività sulle destinazioni internazionali a livello europeo e sviluppano collegamenti a livello continentale; b) 18 aeroporti di servizio che hanno una caratterizzazione di servizio base, con ridotta estensione dei bacini di utenza e risultano rispondere ad una domanda di traffico ad estensione regionale. Questa categoria svolge un servizio complementare nella rete contribuendo ad ampliare la copertura del territorio nazionale.

Nel piano nazionale degli aeroporti è stata adottata una classificazione funzionale più articolata per i 24 aeroporti principali. Quest'ultima distingue:

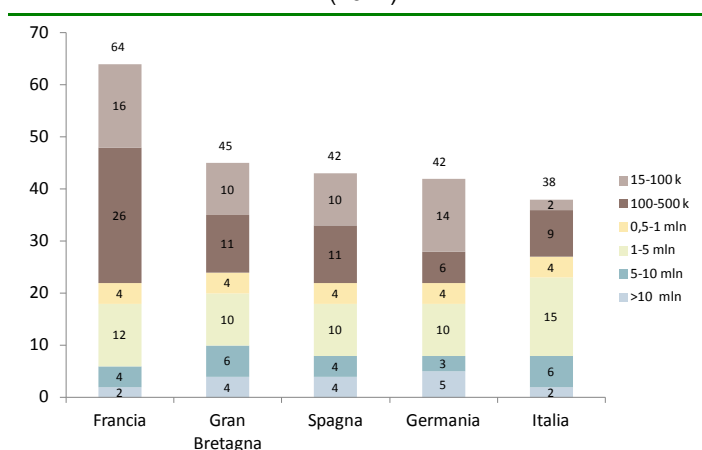
- 1) Tre grandi *gate* intercontinentali (Roma Fiumicino, Milano Malpensa e Venezia) per volume e bacini di traffico, livello dei collegamenti internazionali e intercontinentali, grado di accessibilità e di integrazione con le altre reti della mobilità.
- 2) 13 aeroporti strategici¹ che, a prescindere dal volume di traffico attuale, rispondono efficacemente alla domanda di trasporto aereo di ampi bacini di utenza e che sono in grado di garantire nel tempo tale funzione, per capacità delle infrastrutture e possibilità del loro potenziamento con impatti ambientali sostenibili.

¹ Si tratta di: Bari, Bergamo, Bologna, Cagliari, Catania, Firenze, Genova, Lamezia Terme, Milano Linate, Napoli, Palermo, Pisa e Torino.

3) 8 aeroporti primari² che, a prescindere dal volume di traffico, attualmente presentano limitazioni allo sviluppo quali vincoli ambientali, accessibilità inadeguata, ostacoli allo sviluppo delle infrastrutture. Tali scali soddisfano la domanda di ampi bacini di utenza e particolari segmenti di traffico.

Numero di aeroporti per numero di passeggeri annui in transito

(2011)



Fonte: Commissione europea

Nella maggior parte dei paesi europei il traffico risulta concentrato in un numero limitato di scali strategici, l'Italia presenta invece una maggior distribuzione del traffico negli scali medi e negli scali con meno di 5 milioni di passeggeri. Ben 15 aeroporti su 38 (il 39% del totale) registrano in Italia un traffico compreso nella fascia 1-5 mln di passeggeri l'anno, in Francia sono il 19%, in Gran Bretagna il 22% e in Germania il 24%.

Nel nostro paese solo due aeroporti superano i 10 mln di passeggeri l'anno (Fiumicino e Malpensa), a fronte dei 4 di Spagna e Regno Unito e dei 5 della Germania. In Francia, come in Italia, gli aeroporti con oltre 10 mln di passeggeri sono solo due, ma il modello aeroportuale francese assegna un ruolo importante agli aeroporti minori, quelli con traffico tra i 100-500mila passeggeri l'anno, che fungono da raccordo degli scali principali, se ne contano infatti ben 26 a fronte dei 9 italiani, 6 tedeschi, 5 spagnoli e 11 britannici.

Il principale aeroporto italiano è quello di Roma Fiumicino, che nel 2011 ha registrato transiti per oltre 37 mln di passeggeri, circa un quarto di tutto il traffico nazionale. L'Action Plan varato dall'Enac prevede una serie di interventi infrastrutturali volti al potenziamento e a guadagni di efficienza, dal momento che si stima per il sistema dei terminal, delle piste e dei piazzali di sosta aeromobili una soglia di saturazione di 42-45 mln di passeggeri. In assenza di interventi tale soglia potrebbe essere raggiunta nel 2015. Le previsioni di traffico per questo scalo indicano per il 2020 un volume di 55 mln di passeggeri che potrebbe arrivare a 80 mln nel 2030.

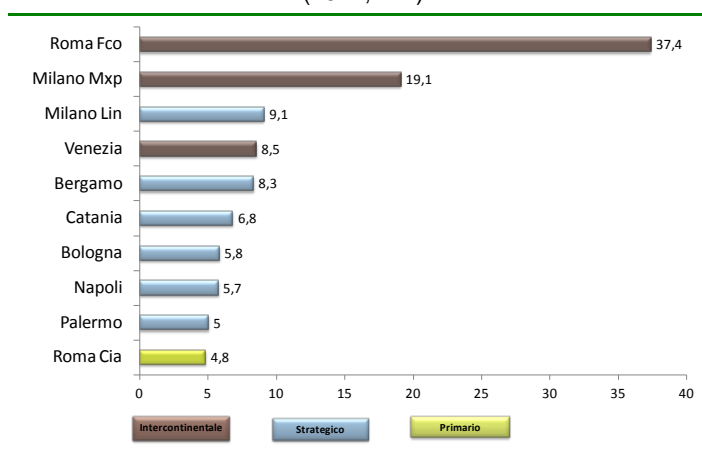
² Sono gli scali di: Alghero, Brindisi, Ciampino, Olbia, Trapani, Treviso, Trieste e Verona.

A livello europeo l'aeroporto di Fiumicino si colloca al 7° posto per numero di passeggeri dopo Londra Heathrow (69,4 mln), Parigi Charles de Gaulle (61 mln), Francoforte (56,4 mln), Amsterdam (49,8 mln), Madrid (49,7mln) e Monaco (37,8 mln).

Al secondo posto in Italia, con un traffico pari a circa la metà di Fiumicino, si posiziona lo scalo di Milano Malpensa (19,1 mln di passeggeri), principale scalo del nord del paese prevalentemente utilizzato per le rotte internazionali (circa 15 mln). Malpensa tra il 2000 ed il 2011 ha registrato una flessione del traffico passeggeri legata principalmente alla scelta della compagnia di bandiera italiana di puntare sullo scalo di Roma Fiumicino come principale *hub* internazionale. Al terzo posto tra gli scali principali non si trova il gate internazionale di Venezia (8,5 mln di passeggeri), ma lo scalo di Milano Linate, che, pur rientrando tra gli aeroporti definiti "strategici", vanta un numero di transiti superiore rispetto a Venezia.

Principali aeroporti italiani per traffico passeggeri

(2011, mln)



Fonte: Enac

Complessivamente i primi 5 aeroporti in Italia detengono una quota di mercato sul totale pari al 59%, inferiore rispetto a quelle registrate in Spagna (67%), Regno Unito (70%), Germania (76%) e Francia (79%).

Nella gestione degli aeroporti italiani sono stati impiegati nel 2010 oltre 9.000 dipendenti, a fronte di un traffico di poco inferiore a 140 mln. In termini occupazionali si stima che il settore del trasporto aereo occupi complessivamente circa 500 mila addetti tra diretti, indiretti e indotti per un valore aggiunto annuale di circa 15 mld di euro. In media negli ultimi anni si sono registrati investimenti da parte dei gestori aeroportuali per circa 5 mld di euro all'anno e ricavi per circa 3 mld di euro all'anno.

Le prospettive di sviluppo degli scali aeroportuali

In Italia l'indice di propensione al volo presenta valori ancora inferiori rispetto alla media dei principali paesi europei, anche se negli ultimi anni si registra un avvicinamento ai valori di Germania e Francia. Gli indici economici e l'analisi dei dati segnalano che in Italia la componente di trasporto aereo, nel *mobility mix* dei trasporti, presenta un livello ancora contenuto. In particolare il traffico internazionale risulta essere il segmento in cui l'Italia evidenzia maggiori potenzialità di crescita, il basso

livello di collegamenti diretti intercontinentali costituisce infatti il principale limite del mercato italiano.

Nel complesso il sistema aeroportuale italiano appare adeguato ai volumi attuali di traffico, tuttavia, in assenza di sviluppi infrastrutturali, si stima che in un arco temporale di 10 anni molti scali si troverebbero in una situazione di saturazione. Oltre a Roma Fiumicino si verrebbero a trovare in una situazione analoga anche gli aeroporti di Bergamo, Catania, Bologna, Firenze e Pisa, che presentano già oggi un livello di saturazione delle aerostazioni nelle ore di picco. Rispetto all'anno 2000, in cui circa il 60% del traffico era concentrato nei 3 aeroporti di Roma Fiumicino, Milano Malpensa e Milano Linate, nel 2011 il 63% del traffico risulta concentrato in 6 aeroporti, evidenziando quindi una diffusione del traffico più ampia, anche nel confronto con Francia, Germania e Regno Unito.

Un altro fattore che ha contribuito a cambiare il naturale processo di sviluppo della rete aeroportuale riguarda l'accelerazione registrata negli ultimi anni dall'ampliamento della rete ferroviaria ad Alta Velocità, che sta modificando in modo considerevole le scelte di trasporto dei viaggiatori specialmente a livello nazionale. In Italia il sistema dell'Alta Velocità ha consentito al trasporto ferroviario di guadagnare una quota di mercato considerevole sulla tratta Roma-Milano, portando ad una riduzione significativa del traffico aereo sulla rotta Roma Fiumicino-Milano Linate.

In prospettiva il miglioramento del sistema di mobilità complessivo del paese dovrà passare per un più stretto dialogo tra le due reti. Questa esigenza appare ancora più pronunciata per gli scali con un ruolo di *gate* intercontinentale (Fiumicino, Malpensa e Venezia) per i quali occorre garantire un collegamento diretto tra aeroporto e rete ad alta velocità in grado di offrire alternative di viaggio e una maggior efficienza del *mobility mix*.



La crisi ha eroso la ricchezza delle famiglie europee

C. Russo ☎ 06-47028418 – carla.russo@bnlmail.com

L'esigenza di risanamento dei conti pubblici ha portato i governi di alcuni paesi a valutare la possibilità di adottare misure che inaspriscono la pressione fiscale verso la fascia di popolazione con una maggiore capacità contributiva. Tra le obiezioni avanzate sull'efficacia dell'iniziativa ricorre frequentemente l'esiguo numero dei potenziali soggetti colpiti. In effetti i dati raccolti attraverso le indagini nazionali mostrano una concentrazione della ricchezza tra pochi nuclei familiari: nella maggior parte delle economie sviluppate il 10% delle famiglie possiede quasi metà della ricchezza complessiva, mentre la metà delle famiglie dispone solo di patrimoni esigui.

Il confronto tra alcuni paesi dell'indice di concentrazione della ricchezza netta evidenzia un elevato valore in Svezia e negli Stati Uniti mentre l'Italia si trova nella parte bassa della graduatoria. Quasi ovunque l'elevata diffusione di attività reali sulla ricchezza netta contribuisce ad attenuare l'indice di concentrazione; per il nostro paese questa componente sfiora il 70%. Per contro, l'alta concentrazione di attività finanziarie agisce in misura limitata sull'indice complessivo stante il limitato peso relativo di questo asset sulla ricchezza netta.

La variazione dei prezzi sia delle attività reali sia di quelle finanziarie nei recenti anni ha influito soprattutto sui patrimoni delle famiglie dei paesi in cui i valori degli immobili e delle quotazioni azionarie hanno subito le oscillazioni più forti. Per avere un quadro completo degli effetti della crisi bisognerà aspettare le prossime rilevazioni; nel 2011 in poche grandi economie le attività finanziarie nette erano solo poco al di sopra dei valori del 2007 (Francia, Germania, Paesi Bassi), mentre in diversi casi risultavano al di sotto (Grecia, Italia, Spagna, Regno Unito e Stati Uniti).

La necessità di rispettare gli impegni di pareggio di bilancio e di riduzione del debito pubblico sta imponendo ai governi severe politiche di tagli di spesa e manovre fiscali. In alcuni paesi (Grecia, Spagna, Francia, Italia, Stati Uniti) nell'ambito di quest'ultimo provvedimento vi è l'iniziativa, già presa o in fase di studio, di tassare maggiormente coloro che hanno una più elevata capacità contributiva. Molteplici sono gli interrogativi sull'efficacia di tale misura, e sulle possibili alternative alla sua applicazione (ovvero se sia preferibile che sia temporanea o permanente, se vada applicata ai redditi oppure al patrimonio, e così via). La proposta solleva pareri discordi in ambito economico: se da una parte risponde all'esigenza di una maggiore partecipazione delle classi più abbienti a sostenere i costi della crisi senza che ciò abbia conseguenze particolarmente negative sulla crescita, dall'altra parte vengono osservati diversi punti a sfavore dell'iniziativa. Tra di essi l'esiguità del numero degli interessati, il potenziale effetto recessivo causato da un disincentivo agli investimenti, il rischio di indurre a nascondere parte delle entrate.

Il dibattito offre l'occasione per confrontare l'evoluzione e la distribuzione delle principali poste dei bilanci delle famiglie in diversi paesi negli anni più recenti. I fenomeni economici dell'ultimo decennio hanno significativamente influito su redditi e patrimoni delle famiglie, grandezze il cui valore è sensibilmente variato sulla scia dei robusti guadagni di borsa, dello scoppio della bolla azionaria, del lungo ciclo positivo dell'immobiliare, della forte espansione dell'indebitamento, per risentire poi degli effetti della fase di debolezza economica, della caduta dei prezzi e delle compravendite delle abitazioni nonché dell'incerto andamento delle attività finanziarie. Ne è derivata

un'evoluzione dei redditi e della ricchezza delle famiglie differenziata sia per la variazione dei prezzi delle attività possedute sia per la loro diffusione nei diversi strati della popolazione.

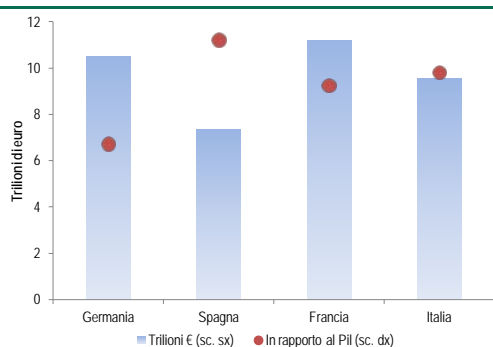
Uno sguardo alla ricchezza complessiva

I dati sulla ricchezza complessiva delle famiglie non sono di facile reperibilità. Mentre le attività e passività finanziarie sono rilevate sistematicamente rendendo possibili anche i confronti internazionali, più difficile risulta trovare l'informazione relativa al patrimonio immobiliare disponibile solo per alcuni paesi. Alla mancanza di rilevazioni regolari sopperiscono le indagini campionarie delle istituzioni nazionali (istituti di statistica, banche centrali) che, in riferimento alla possibilità di comparazioni internazionali, risentono di differenze metodologiche e di una diversa periodicità. Considerato il crescente interesse per i patrimoni familiari sono, però, in corso diversi progetti per una rilevazione sistematica, armonizzata e transnazionale delle grandezze che costituiscono i principali asset dei nuclei familiari¹.

Due anni fa tra le famiglie delle principali economie europee le più ricche risultavano quelle spagnole con un ammontare della ricchezza totale pari a 7 volte il Pil, seguite da quelle francesi e italiane (6 volte il Pil) per finire con quelle tedesche per le quali il livello era quattro volte il prodotto nazionale. In termini assoluti però la graduatoria cambia, con il primo posto occupato dalla Francia con un valore della ricchezza totale nel 2010 di €11 trilioni, seguita dai €10,5 trilioni della Germania, dai €9,5 dell'Italia e dai €7,4 della Spagna. La componente reale della ricchezza risulta prevalente in tutti i paesi, con percentuali che vanno dal 55% per le famiglie tedesche al 76% per quelle spagnole.

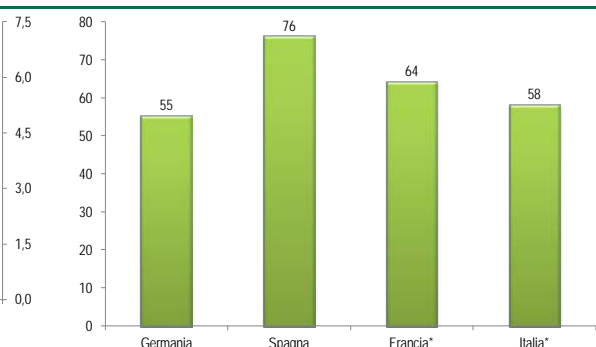
Ricchezza complessiva lorda delle famiglie

2010



Quota di ricchezza immobiliare sulla ricchezza complessiva delle famiglie

2011



Fonte: elaborazioni Servizio Studi BNL su dati delle banche centrali nazionali e Eurostat

* 2010
Fonte: banche centrali nazionali

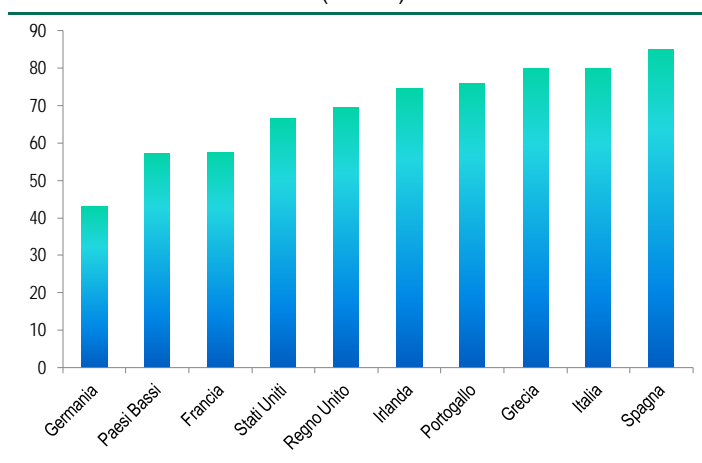
L'incidenza della componente reale è andata crescendo soprattutto negli anni pre-crisi con intensità diversa nelle principali economie a causa del diverso andamento delle quotazioni immobiliari: in Italia tra il 2000 e il 2010 il valore degli asset immobiliari delle famiglie è aumentato di circa €2,5 trilioni raggiungendo i €5,5 trilioni nel 2010 (+82%), in Germania la crescita è stata di €1,6 trilioni (a €5,7 tr., +40%), in Francia di €4,3 tr. (a

¹ Luxembourg Income Study (LIS) e Luxembourg Wealth Study (LWS) sono progetti che mirano ad omogeneizzare i dati raccolti attraverso le indagini campionarie in vari paesi.

€7,4 tr., +142%). Sull'ammontare della ricchezza immobiliare delle famiglie ha, ovviamente, influito anche l'accresciuta quota dei proprietari di abitazioni; grazie all'espansione dei prestiti ipotecari la percentuale di famiglie che vivono in una casa di proprietà varia tra il 43 della Germania e l'85 della Spagna².

Famiglie che vivono in abitazioni di proprietà

(Val. %)



Fonte: IMF, Global Financial Stability Report, aprile 2011

Una distribuzione disomogenea

Al di là della valutazione della ricchezza netta complessiva, importante nel considerare lo stato di benessere di una popolazione, è interessante osservare come questa si distribuisca tra le famiglie. Un confronto fatto dall'Ocse³ raccogliendo i dati delle diverse indagini nazionali evidenzia come in generale la ricchezza risulti molto concentrata: quasi ovunque, infatti, la metà dei nuclei familiari possiede una quantità trascurabile di attività. In effetti il 50% delle famiglie più povere detiene il 10% della ricchezza netta in Italia, in Spagna il 40% dei nuclei ne possiede il 9,4%, in Germania il 70% della popolazione dispone di meno del 9%, nel Regno Unito la quota posseduta dalla metà dei nuclei familiari arriva al 5%, percentuale che negli Stati Uniti scende al 2,8. Per contro, all'estremo opposto della distribuzione si trova che il 10% delle famiglie più ricche detiene in Italia il 46% dell'intera ricchezza netta (era il 44,3 nella rilevazione precedente), in Germania il 61%, in Spagna il 43%; l'analoga quota negli Stati Uniti arriva al 70%.

Malgrado tali valori debbano essere considerati con cautela a causa della disomogeneità delle fonti e dei tempi di rilevazione si evidenzia quasi ovunque un elevato grado di disuguaglianza nella distribuzione della ricchezza. Tale grandezza, espressa attraverso l'indice di Gini,⁴ vede al primo posto la Svezia (0,89)⁵ seguita da

² IMF, Global Financial Stability Report, aprile 2011. La quota di proprietari include coloro che vivono in residenze messe a disposizione da familiari.

³ Kaja Bonesmo Fredriksen (2012), "Less income Inequality and More Growth – Are they compatible? Part 6. The distribution of Wealth", OECD Economic Department Working Papers, n. 929

⁴ Il coefficiente di Gini misura la disuguaglianza di una distribuzione. Viene utilizzato come indice di concentrazione nella distribuzione del reddito o della ricchezza. È un numero compreso tra 0 ed 1. Valori bassi del coefficiente indicano una distribuzione abbastanza omogenea, con il valore 0 che corrisponde all'equidistribuzione; valori alti del coefficiente indicano una distribuzione più diseguale, con il valore 1 che corrisponde alla massima concentrazione.

Stati Uniti (0,84), Canada (0,75), Giappone (0,71), Finlandia (0,68) e Regno Unito (0,67); chiude la classifica l'Italia con un indice pari a 0,62.

Quota di ricchezza netta nei percentili più elevati

(Val. %)

	Primo 1%	Primo 5%	Primo 10%
Spagna	14	16	43
Regno Unito	10	30	45
Finlandia	13	31	46
Italia	11	29	46
Giappone	12	31	47
Canada	15	37	53
Germania	16	38	55
Svezia	18	41	58
Stati Uniti	31	58	70

Fonte: OECD

A definire l'indice di disuguaglianza della ricchezza netta concorrono sia il possesso sia il peso delle attività finanziarie, di quelle reali e delle passività. L'indice di concentrazione delle diverse componenti evidenzia come le attività e le passività finanziarie siano generalmente più concentrate (e correlate positivamente con la ricchezza netta) delle attività reali: per gli *asset* finanziari l'indice varia dallo 0,72 del Giappone allo 0,91 degli Stati Uniti (Italia: 0,76); stessi limiti per le passività che però vedono all'estremo inferiore gli Stati Uniti e il Canada (0,76) e all'estremo superiore l'Italia (0,91). La diffusa consuetudine di abitare in casa di proprietà emerge dal basso indice di concentrazione delle attività reali compreso tra lo 0,57 di Finlandia e Regno Unito e lo 0,70 di Svezia e Stati Uniti (Italia: 0,61).

Indice di concentrazione della ricchezza netta e delle sue componenti

	Ricchezza netta	Attività finanziarie	Attività reali	Debiti
Canada	0,75	0,86	0,62	0,72
Finlandia	0,68	0,80	0,57	0,75
Italia	0,62	0,76	0,61	0,91
Giappone	0,71	0,72	0,63	0,82
Svezia	0,89	0,78	0,70	0,73
Regno Unito	0,67	0,80	0,57	0,78
Stati Uniti	0,84	0,91	0,70	0,72

Fonte: OECD

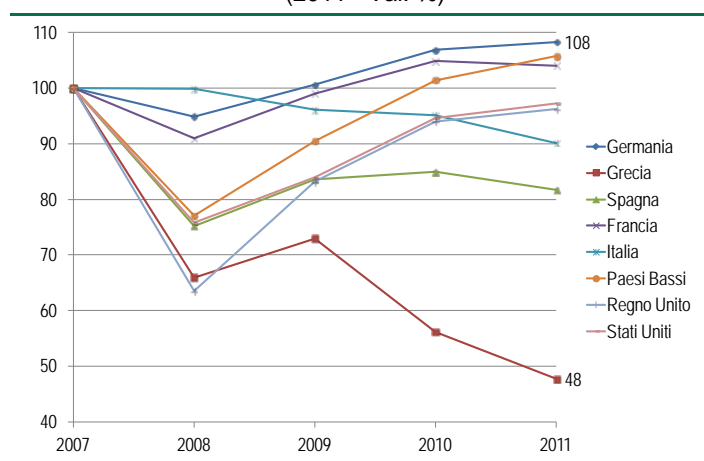
Per avere un quadro più preciso di come la crisi abbia influito sulla ricchezza delle famiglie delle principali economie europee sarà necessario aspettare le prossime

⁵ La Svezia costituisce un caso particolare di elevata disuguaglianza della ricchezza che si confronta con una bassa disuguaglianza nei redditi. Il paese è caratterizzato da una quota elevata di famiglie (30%) con ricchezza negativa (favorita dalla deducibilità fiscale degli interessi) e da un generoso sistema pensionistico che disincentiva l'accumulazione di risorse.

rilevazioni soprattutto per la valutazione dei patrimoni immobiliari. È comunque ipotizzabile che nei paesi in cui i prezzi di queste attività hanno subito le cadute più significative e in cui più diffusa è l'abitazione di proprietà ci vorrà del tempo prima che i livelli di ricchezza netta tornino ai livelli pre-crisi. In effetti, nel 2011, considerando le sole attività finanziarie nette delle famiglie delle principali economie, risultavano poco al di sopra dei livelli del 2007 solamente quelle di Francia, Germania e Paesi Bassi mentre nel caso di Grecia, Italia, Spagna, Regno Unito e Stati Uniti il valore era ancora inferiore.

Attività finanziarie nette delle famiglie

(2011 - Val. %)



Fonte: elaborazioni Servizio Studi BNL su dati Eurostat e Fed

Famiglie italiane: la crisi ferma la crescita della ricchezza

L'Italia è tra i pochi paesi a disporre di serie storiche sui bilanci delle famiglie e sulla distribuzione della ricchezza tra i suoi nuclei familiari, frutto di indagini periodiche e approfondite. Un interessante studio⁶ basato sulle evidenze di lungo periodo (1965-2010) ha messo in luce come in valore assoluto la ricchezza netta abbia seguito un andamento crescente fino al 2007 (a €8.925 mld) per poi registrare tre anni consecutivi di flessione fino a scendere a €8.638 mld. nel 2010; quasi analogo il trend della ricchezza netta pro-capite per il quale il livello massimo è stato raggiunto nel 2006 (€149.841) seguito da quattro cali consecutivi (€142.481 nel 2010). Misurata rispetto al Pil la ricchezza delle famiglie italiane è passata dal valore 2,7 volte nel 1965 alle 5,6 volte nel 2010. L'indice di concentrazione della ricchezza delle famiglie italiane è invece variato solo in misura contenuta rimanendo intorno a un valore medio del 62% tra il 1987 e il 2010. Tale valore riflette prevalentemente il miglioramento dell'indice di diffusione delle attività reali passato da 0,65 a 0,60 tra il 1987 e il 2008; meno lineare è risultato, invece, l'andamento del coefficiente di concentrazione delle attività finanziarie che dopo avere raggiunto il livello massimo nel 2000 (0,82) è sceso a 0,74 nel 2008.

Nel valutare le attività accumulate dai nuclei familiari italiani è da menzionare il significativo contributo ricevuto dalle famiglie di origine: nel nostro paese è stato stimato⁷ come eredità e donazioni rappresentino circa un terzo della ricchezza netta,

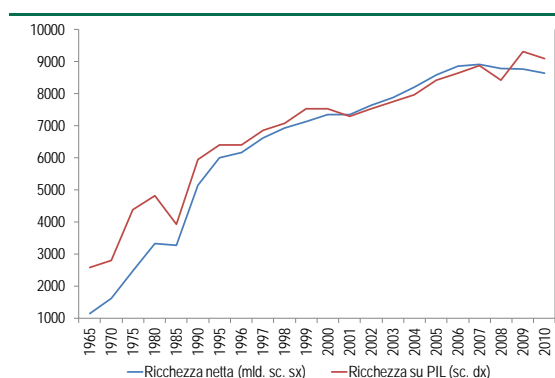
⁶ G. D'Alessio, Ricchezza e disuguaglianza in Italia, Banca d'Italia, Questioni di economia e finanza n. 115, febbraio 2012.

⁷ La ricchezza delle famiglie italiane 1995-2005, Banca d'Italia, Supplementi al Bollettino Statistico, Indicatori monetari e finanziari, n. 75 – 19 dicembre 2007.

un livello elevato ma in linea con quanto rilevato anche in altri grandi economie. Al di là dei lasciti e delle rivalutazioni in conto capitale va sottolineato l'apporto del risparmio, fondamentale ma messo a dura prova da un potere d'acquisto in costante riduzione dall'ultimo trimestre del 2007.

Italia: ricchezza netta delle famiglie

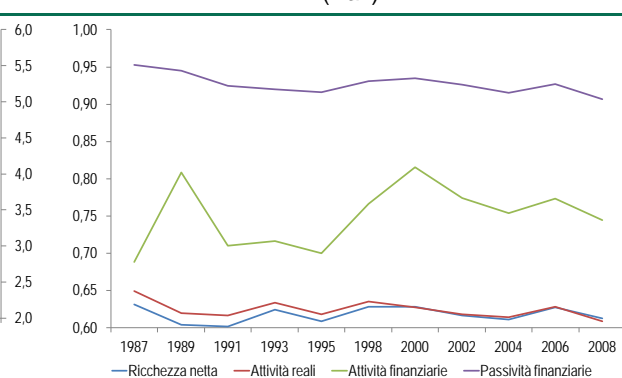
(Mld. e val.)



Fonte: Banca d'Italia

Italia: indice di concentrazione della ricchezza netta e delle sue componenti

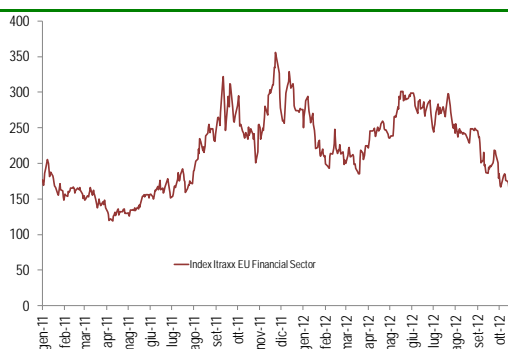
(Val.)



Fonte: Banca d'Italia

Un cruscotto della congiuntura: alcuni indicatori

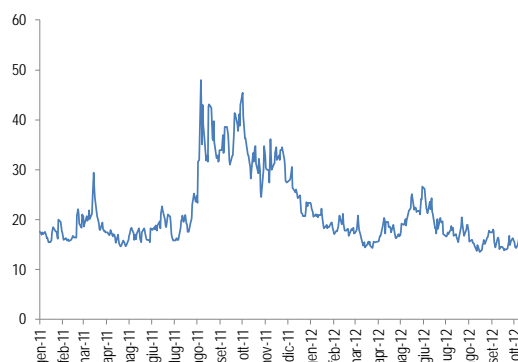
Indice Itraxx Eu Financial



Fonte: Thomson Reuters

I premi al rischio scendono a 155 pb da 185 pb della scorsa settimana.

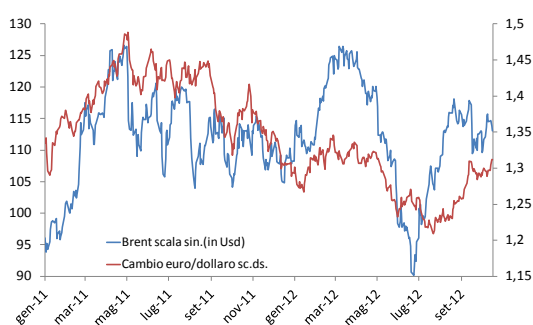
Indice Vix



Fonte: Thomson Reuters

L'indice Vix oscilla intorno a quota 15.

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



Fonte: Thomson Reuters

Il tasso di cambio €/€ si muove intorno a 1,31. Il petrolio di qualità Brent sale a 113\$ al barile.

Prezzo dell'oro (Usd l'oncia)



Fonte: Thomson Reuters

Il prezzo dell'oro scende a 1.743 dollari l'oncia dai 1.770 della scorsa settimana.

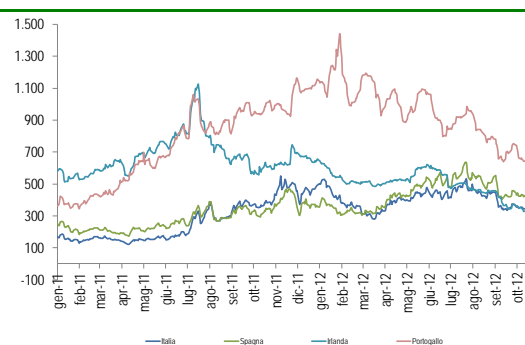
Borsa italiana: indice Ftse Mib



Fonte: Thomson Reuters

Il Ftse Mib nell'ultima settimana sale da quota 15.500 a 16.185.

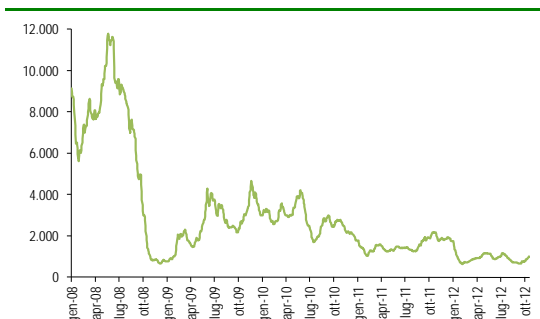
Tassi dei benchmark decennali: differenziale con la Germania (punti base)



Fonte: elab. Servizio Studi BNL su dati Thomson Reuters

I differenziali con il Bund sono pari a 602 pb per il Portogallo, 311 pb per l'Irlanda, 377 pb per la Spagna e 309 pb per l'Italia.

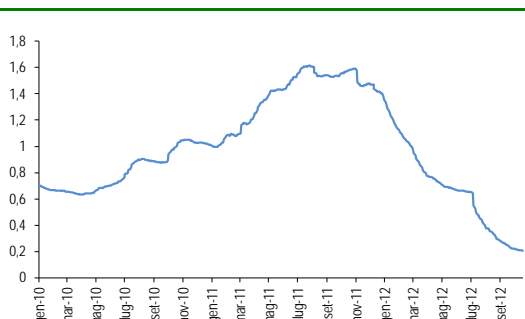
Indice Baltic Dry



Fonte: Thomson Reuters

L'indice, su valori minimi, nell'ultima settimana sale avvicinandosi a quota 1.000.

Euribor 3 mesi (val. %)



Fonte: Thomson Reuters

Continua la flessione dell'euribor 3m che si avvicina a 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.