



BANCA D'ITALIA
EUROSISTEMA

CONVEGNO SULL'INDAGINE CAMPIONARIA SUI TRASPORTI INTERNAZIONALI DI MERCI E PASSEGGERI

Milano, ottobre 2000

L'armonizzazione delle statistiche sui trasporti in ambito Unione Europea e i problemi collegati alla Contabilità Nazionale

di Alberto De Michelis

Introduzione

L'Istituto statistico dell'Unione Europea, Eurostat, ha due compiti:

- elaborare le statistiche necessarie alle politiche comunitarie (preparazione, monitoraggio e valutazione),
- mettere in atto le metodologie di una statistica comparabile e armonizzata a livello europeo.

I settori coperti dai lavori di Eurostat, che è una Direzione generale della Commissione europea, sono numerosi: vanno dalle statistiche economiche e finanziarie nell'ambito dell'unione economica e monetaria a quelle sociali per le politiche dell'occupazione e delle condizioni di lavoro, da quelle dell'agricoltura per la messa in atto della politica agricola comune a quelle dell'ambiente, del commercio con l'estero, dell'energia per l'accompagnamento delle rispettive politiche comunitarie. In pratica si tratta di tutti i campi di attività, socio-economici e ambientali, per i quali i diversi trattati -da quello di Parigi a quello di Amsterdam passando dal trattato di Roma e dal trattato di Maastricht- hanno conferito una competenza alla Comunità europea.

La politica dei trasporti non fa eccezione: da molti anni Eurostat e la Direzione generale dei Trasporti (di recente accorpata alla Direzione generale dell'Energia) hanno messo in atto un programma di armonizzazione delle statistiche esistenti a livello di ogni stato membro e di elaborazione di nuove statistiche, su basi metodologiche comuni, per monitorare i programmi decisi a livello europeo in materia di trasporti.

Le statistiche dei trasporti nel quadro dell'UE

Le statistiche dei trasporti della Comunità si riferiscono al 'trasporto':

- da un lato come una funzione e
- d'altro lato come un'attività economica.

Le statistiche dei trasporti in quanto 'funzione', descrivono il volume dei passeggeri e delle merci trasportate, il tipo di merci, il percorso realizzato, i mezzi di trasporto e le infrastrutture utilizzate, l'impatto sull'ambiente, l'energia consumata, gli aspetti di sicurezza del trasporto, tutto ciò a livello internazionale, intra-europeo, nazionale e regionale.

Per ciò che riguarda l'aspetto 'attività economica', le statistiche dei trasporti si riferiscono all'economia delle imprese che fanno del trasporto la loro attività principale: struttura e flussi secondo diversi parametri economici.

I bisogni di informazione sulle statistiche dei trasporti sono vasti e articolati e non facili da soddisfare se si tiene conto della complessa dimensione del trasporto. La liberalizzazione e la frammentazione del mercato dei trasporti e la decentralizzazione dei sistemi statistici dei paesi, aumentano la difficoltà della raccolta e dell'elaborazione dei dati.

I bisogni degli utenti - istituzioni comunitarie, amministrazioni nazionali e regionali, imprese, ricercatori e semplici cittadini utenti del trasporto- cambiano frequentemente utilizzando meno i dati tradizionalmente elaborati per ricercarne dei nuovi, spesso difficili da mettere in opera.

D'altro lato lo sviluppo di nuove tecnologie permette di raccogliere, elaborare e diffondere dati utili all'utente in maniera più efficiente e meno costosa delle indagini tradizionali.

Le tradizionali statistiche elaborate in base a metodologie armonizzate sono ormai stabilmente ancorate nei programmi statistici nazionali. Tuttavia la politica dei trasporti comunitaria fa sorgere nuove domande:

- non solo trasporto terrestre ma anche marittimo e aereo,
- non solo trasporto di merci ma anche di passeggeri,
- non solo domanda di trasporto ma anche impatto del trasporto sull'ambiente e il consumo di energia,
- e via di seguito:
 - trasporto intermodale,
 - movimenti di veicoli,
 - dati regionali e infraregionali,
 - relazioni con i paesi candidati, ecc...

I programmi europei di statistiche dei trasporti sono continuamente aggiornati anche come base giuridica, per tener conto dei nuovi interessi dell'utenza e delle nuove tecnologie di raccolta ed elaborazione dati. Direttive e regolamenti sulle statistiche dei trasporti che erano stati decisi negli anni settanta e ottanta, sono stati completamente rielaborati negli ultimi anni e sono stati completati da altri strumenti legali relativi a nuovi campi del trasporto.

Al di là delle statistiche elaborate su base di regolamenti comunitari, Eurostat ha messo a punto con la Commissione Economica per l'Europa delle Nazioni Unite e con l'European Conference of Ministers of Transport un Questionario Comune e un Glossario sulle statistiche dei trasporti che serve di riferimento per l'elaborazione di statistiche su base volontaria e rappresenta il riferimento per i concetti e le definizioni internazionali dei dati sui trasporti. In particolare per ciò che concerne la classificazione dei trasporti merci, Eurostat ha elaborato proposte che permetteranno di aggiornare e sostituire la vecchia classificazione NST/R ormai superata.

La diffusione dei dati è fatta da Eurostat principalmente per via elettronica nell'ambito delle banche di dati e di metadati distribuite via internet (<http://europa.eu.int/com/eurostat>). Molte statistiche sono pubblicate con metodi più tradizionali come la pubblicazione 'Panorama of EU Transport', preparato in collaborazione con la Direzione generale dei trasporti o le 'Statistics in focus', dove sono analizzati dati recenti sui diversi aspetti dei trasporti.

La reciprocità nell'accesso alle banche dati da parte dei partners del sistema statistico europeo (Istituti statistici nazionali e Eurostat), ha migliorato considerevolmente, in questi ultimi anni, la qualità e la tempestività dell'informazione. Malgrado questi sforzi, molto resta da fare perchè la statistica ufficiale in generale e quella dei trasporti in particolare sono state sottoposte a forti riduzioni di bilancio negli ultimi anni e non hanno potuto condurre in porto l'insieme dei progetti rispondenti alle nuove domande dell'utenza. La Commissione europea finanzia parzialmente questi nuovi lavori ma i fondi necessari restano insufficienti per far fronte alla richiesta sempre crescente di informazione.

Come già detto, il nuovo orientamento delle statistiche dei trasporti è strettamente collegato ai bisogni dell'utenza pubblica e privata.

Per tutti i settori del *trasporto stradale*, i tempi di produzione dei dati sono stati ridotti. In particolare sono stati migliorati il volume delle informazioni raccolte nel quadro delle statistiche del trasporto di merci su strada e i tempi di messa a disposizione del pubblico.

Per il *trasporto ferroviario* sia delle merci che dei passeggeri, una nuova base legale è stata preparata da Eurostat e indirizzata per decisione al Consiglio al fine di tener conto del cambiamento dell'organizzazione della gestione del trasporto ferroviario in Europa.

Per il *trasporto marittimo*, la fase transitoria di tre anni per l'applicazione della direttiva comunitaria è terminata nel 1999 ed è stata rinnovata di tre anni su nuove e più affidabili basi metodologiche che tengono conto dei problemi di confidenzialità e su di un sistema di comunicazione dei dati da parte degli stati membri basato sulle nuove tecnologie dell'informazione.

Negli ultimi mesi, una migliore base metodologica consolidata è stata messa a punto anche per le statistiche sul trasporto via aerea raccolte dal 1993 e l'elaborazione e la diffusione dei dati è stata ridotta di più di un anno rispetto al periodo di riferimento.

Per il *trasporto passeggeri* la situazione è più complessa. Delle indagini preliminari sono state condotte per stimare la mobilità a breve e lunga distanza. In collaborazione con la Direzione generale dei trasporti e dell'energia della Commissione europea, è stata messa a punto la metodologia di un'indagine sulla mobilità a lunga distanza che sarà condotta nel quadro del 5° programma quadro di Ricerca (2000-2004).

Uno studio è stato pubblicato di recente da Eurostat sul trasporto intermodale a partire da dati esistenti non armonizzati; degli studi più specifici sono stati condotti su questo tipo di trasporto e sono disponibili per gli utilizzatori.

Delle elaborazioni particolari sono state realizzate per ciò che riguarda le statistiche sugli incidenti stradali nel quadro del programma CARE deciso dal 1993 dalla Commissione europea.

Un primo contributo al programma EU TERM (Transport and Environment Reporting Mechanism) è stato fornito con gli indicatori di trasporto e ambiente messi a punto di recente da Eurostat.

Le priorità dello sviluppo delle statistiche dei trasporti dei prossimi anni riguardano, sul piano politico:

- il monitoraggio delle conseguenze della liberalizzazione del trasporto in Europa,
- l'impatto sull'ambiente e la sicurezza,
- lo sviluppo regionale,
- l'allargamento dell'Unione ai paesi del centro e dell'est dell'Europa,
- l'approfondimento delle politiche in favore dei paesi mediterranei.

Sul piano tecnico e metodologico, la priorità sarà data alla qualità delle statistiche, la loro tempestività e accessibilità da parte dell'utenza in particolare per ciò che riguarda le statistiche intermodali sulla mobilità dei passeggeri e il trasporto delle merci.

Le statistiche economiche sugli operatori del settore dei trasporti saranno elaborate nel quadro del regolamento del Consiglio sulle statistiche della struttura delle imprese deciso nel 1997 in corso di realizzazione da parte dei sistemi statistici degli stati membri.

Come detto precedentemente, malgrado gli sforzi notevoli di armonizzazione e allargamento delle statistiche dei trasporti fatti da Eurostat e dagli Istituti nazionali di statistica, i dati elaborati a livello europeo risultano ancora inadeguati per rispondere ai bisogni di tutta l'utenza. In particolare, come vedremo qui appresso, i dati disponibili non sono sufficienti a uno specifico utilizzo nel campo della bilancia dei pagamenti e della contabilità nazionale.

I trasporti internazionali di merci nella bilancia dei pagamenti e la contabilità nazionale

Eurostat ha recentemente pubblicato il rapporto di un gruppo di lavoro di statistici delle Banche centrali e degli Istituti statistici nazionali - gruppo creato dal Comitato delle statistiche finanziarie, monetarie e della bilancia dei pagamenti (CMFB) e da Eurostat- che hanno esaminato come sia possibile, partendo dai dati esistenti, elaborare le statistiche sul trasporto internazionale di merci necessarie al rispetto della metodologia prevista nel 5° Manuale del Fondo monetario internazionale sulla bilancia dei pagamenti e di conseguenza sul conto del resto del mondo della contabilità nazionale (SEC-95) come pure sui conti settoriali dei trasporti che sono normalmente elaborati dai contabili nazionali.

Il 5° manuale del FMI detta infatti una definizione del trasporto delle merci che crea molti problemi agli statistici responsabili del calcolo della bilancia dei pagamenti e ai contabili nazionali perchè i dati che sono normalmente raccolti nel quadro delle statistiche dei trasporti merci non corrispondono a quella definizione qualsiasi sia il modo di raccolta dei dati: indagini, dichiarazioni dirette o regolamenti.

In bilancia dei pagamenti vengono registrate le transazioni tra residenti del paese che compila la bilancia dei pagamenti e i non residenti. Il 5° Manuale definisce come residente del paese compilatore sia gli individui che le società che esercitano la loro attività a titolo non temporaneo nel paese di riferimento.

Il problema che sorge è il seguente: in molti casi i vettori delle merci, anche se stranieri, esercitano la loro attività nel paese compilatore; in questi casi, i valori dei noli del trasporto non

devono essere contabilizzati nella bilancia dei pagamenti ma bisogna separare il valore dei noli forniti da non residenti dal valore delle merci di chi usufruisce dei servizi di trasporto.

Prendiamo il caso di un'esportazione di un paese A verso un paese B: il valore del trasporto di merci effettuato all'interno delle frontiere del paese A, che compila la bilancia dei pagamenti, deve essere incluso nel valore FOB delle merci esportate: ma se il vettore è residente nel paese B o in un paese C, paese terzo, il valore del servizio di trasporto deve essere valutato separatamente nella voce 'debito' del paese esportatore A.

Nel caso di importazioni del paese A dal paese B, la parte del servizio di trasporto effettuata all'interno delle frontiere del paese B da un vettore del paese A deve essere considerata, nella bilancia dei pagamenti, nelle voci 'credito' del paese A.

Al di là della frontiera del paese esportatore, il valore del servizio di trasporto deve essere contabilizzato nelle voci della bilancia se il vettore è residente in un paese diverso da quello dell'importatore: nella voce 'credito' se il vettore ha la stessa residenza del paese esportatore, nella voce 'debito' nel caso di trasporto effettuato da vettore di residenza diversa da quella del paese importatore.

Le stesse regole valgono per i servizi ausiliari del trasporto merci.

Il gruppo di lavoro ha proceduto a una serie di test per proporre delle soluzioni all'insieme dei paesi membri, test differenziati secondo il tipo di trasporto perchè ovviamente le informazioni disponibili differiscono che si tratti di trasporto marittimo, stradale, aereo e ferroviario.

Il risultato della ricerca, che viene riportato qui di seguito, è stato di mettere in evidenza che ci sono tre fonti possibili di informazioni da utilizzare per le stime: quelle sul commercio con l'estero, quelle sulle statistiche dei trasporti di cui si è parlato al capitolo precedente e delle indagini ad hoc.

Dall'esame è emerso che basare le stime principalmente sulle statistiche del commercio estero è molto complicato e gravoso, richiede una gran quantità di informazioni provenienti da altre fonti e darebbe risultati relativamente insoddisfacenti. Questo è in parte dovuto al fatto che i necessari dati statistici per esempio sui volumi trasportati tra i punti di spedizione e di destinazione, suddivisi per modo di trasporto e termini di consegna, sulle tariffe di nolo, necessarie per convertire i flussi in volume in termini monetari, sulla nazionalità dei trasportatori, in particolare nei casi in cui non esiste un contratto di trasporto tra residenti e non residenti, mancano o sono di scarsa qualità.

I dati relativi ai trasporti desunti dalle statistiche sul commercio estero si sono deteriorati negli scorsi anni e altre informazioni potranno andare perdute in futuro nel quadro della cosiddetta iniziativa SLIM. D'altra parte, è in corso un processo di armonizzazione nel campo delle statistiche dei trasporti. Questo fatto può aver portato a pensare che le statistiche dei trasporti potrebbero essere più ampiamente utilizzate come base di stime. Il Gruppo di lavoro ha avuto il compito di accertare in quale misura le statistiche dei trasporti potrebbero essere utilizzate e, se necessario, di proporre estensioni di queste statistiche. E' risultato che la situazione è diversa secondo i vari modi di trasporto; talvolta esistono o sono in preparazione nuovi regolamenti, in altri casi i dati sono forniti ad Eurostat su base volontaria, come visto nel capitolo precedente. Anche se il grado di armonizzazione sembra elevato, a giudizio del Gruppo il ricorso alle statistiche dei trasporti come fonte principale per le stime sui trasporti di merci non sembra promettente. Le principali ragioni sono le seguenti:

- Il problema maggiore con le statistiche dei trasporti è che le informazioni non sono sufficienti per lo scopo qui considerato. Viene osservato soltanto un modo di trasporto alla volta. Le informazioni sulle catene di trasporto, cioè per quei casi in cui sono utilizzati vari modi di trasporto dal punto di spedizione a quello di destinazione sono ancora frammentarie. Di conseguenza, i flussi dichiarati nelle statistiche dei trasporti non corrispondono a quelli del commercio internazionale di merci per i quali devono essere stimati i crediti e i debiti di trasporto secondo il Manuale del FMI e il SEC-95. Il problema non ha la stessa importanza per tutti i modi di trasporto e per tutti i paesi, ma in alcuni paesi è di grande rilievo, specie per i trasporti marittimo ed aereo, che costituiscono una parte consistente dei servizi internazionali di trasporto di merci.
 - Per tutti i modi di trasporto un problema importante è costituito anche dal fatto che non vi sono dati armonizzati e completi sulle tariffe di nolo. Senza informazioni dettagliate ed attendibili in questo campo, tuttavia, sarebbe fortemente compromessa la qualità delle stime basate sui volumi di trasporto.
 - Per il trasporto marittimo un altro inconveniente è che la residenza del trasportatore può non essere conosciuta. Per il momento non si sa se informazioni di questo tipo saranno raccolte.
 - Un altro problema consisterebbe nel fatto che alcuni tipi di entrate e di spese, specie quelli connessi con il traffico terzi e il cabotaggio, sarebbero difficilmente rilevabili sulla base delle statistiche dei trasporti.

Riassumendo, le statistiche dei trasporti sono ancora oggi insoddisfacenti come base nella maggior parte dei casi e anche indagini speciali potrebbero rappresentare soluzioni soltanto parziali. Il Gruppo ha quindi cercato di definire un nuovo metodo che possa essere utilizzato in modo uniforme dagli Stati membri, che soddisfi i requisiti della bilancia dei pagamenti e della contabilità nazionale e che funzioni sulla base di dati che possano essere ottenuti in modo relativamente facile.

Il cosiddetto "*metodo modificato basato sulla fatturazione*" è quello che si presenta più adatto come metodo comune. Si basa su dati che possono essere raccolti in modo relativamente facile ed attendibile e li integra con stime, cosicché i risultati corrispondono in larga misura, anche se non completamente, alle definizioni del Manuale e del SEC-95.

Analizziamo questo metodo proposto dal Gruppo di lavoro rispetto al "*metodo puro basato sulla fatturazione*".

Il metodo cosiddetto '*puro*', consiste, nell'utilizzare i valori fatturati invece dei valori fob per le importazioni e le esportazioni di merci, come pure per tutte le operazioni internazionali nei servizi di trasporto merci. Diversamente dalla definizione fob/fob del trasporto merci del Manuale del FMI e del SEC-95, per il trasporto merci verrebbero registrate, mediante un sistema basato sui regolamenti o indagini, soltanto le operazioni in cui esiste un contratto e un pagamento tra un residente e un non residente. Gli scambi e il trasporto di merci sarebbero così definiti in modo chiaro e coerente. Non sarebbe necessario stimare le operazioni che possono difficilmente essere rilevate da dichiaranti residenti, come per i contratti di nolo tra esportatori non residenti e trasportatori non residenti nel caso di importazioni di merci fatturate su base cif. Non sarebbe quindi necessario raccogliere o stimare dati sulle operazioni tra residenti.

Questo metodo '*puro*' basato sulla fatturazione avrebbe grandi vantaggi per quanto riguarda la fattibilità statistica e sarebbe relativamente facile da produrre. Potrebbe anche essere attraente per utenti di un certo tipo. Esso presenta lo svantaggio, tuttavia, di non seguire le definizioni (fob/fob) del Manuale e non risponderebbe alle necessità dei contabili nazionali (SEC-95).

Questo svantaggio potrebbe essere fortemente limitato se venisse invece adottato il "*metodo modificato basato sulla fatturazione*". Esso utilizzerebbe la definizione fob/fob per le merci, esattamente come prescritto dal Manuale e dal SEC. Per il trasporto di merci, esso raccoglierebbe dapprima dati sulle operazioni internazionali nei servizi di trasporto, come nel metodo puro basato sulla fatturazione. Poiché questi sarebbero coerenti con i valori fatturati per le importazioni e le esportazioni di merci, ma non con la definizione fob/fob del commercio estero, sarebbe necessario procedere ad aggiustamenti nei conti dei trasporti.

Tali aggiustamenti corrisponderebbero alla differenza complessiva tra i valori fatturati e i valori fob degli scambi di merci. Se, per esempio, le esportazioni su base fob sono inferiori ai valori fatturati - come sarà generalmente il caso - questo significa che gli esportatori residenti hanno incluso nei prezzi fatturati il prezzo dei servizi di trasporto che sono stati poi pagati indirettamente dagli importatori non residenti nel prezzo fatturato per le merci. In questo caso, il conto dei trasporti andrebbe adattato con una voce di credito aggiuntiva di importo pari alla differenza tra i valori fatturati e fob delle esportazioni, che potrebbe essere denominata "*servizi di trasporto venduti indirettamente*". Essa andrebbe interpretata in modo diverso dagli altri attivi di trasporto, per i quali sono state rilevate le operazioni dei trasportatori residenti. L'aggiustamento conterrebbe i servizi di trasporto che non sono stati scambiati e pagati direttamente, ma sono stati inclusi nel valore fatturato della merce. Essi possono essere stati prodotti da trasportatori residenti o non residenti. I flussi indicati per il trasporto in questo modo non corrisponderebbero alle definizioni del Manuale. Tuttavia, la bilancia di tutti i flussi di credito e di debito dei trasporti sarebbe ancora pienamente conforme al Manuale e del SEC e sarebbe quindi completamente compatibile con i conti delle merci su base fob/fob.

La questione di come ripartire gli importi di aggiustamento per paese partner e per modo di trasporto ha posto problemi teorici e pratici. Una ripartizione degli importi di aggiustamento per paese partner probabilmente non porrebbe grossi problemi se essi fossero attribuiti al paese partner nei corrispondenti flussi del commercio estero. Una ripartizione per residenza del trasportatore, che sarebbe più conforme al Manuale, è difficilmente realizzabile. Molti Stati membri ritengono che una ripartizione per modo di trasporto sia auspicabile, ma esiste un diffuso scetticismo sulla possibilità di realizzarla. In effetti, il Gruppo non ha trovato una soluzione per questo problema che sia facilmente realizzabile e dia risultati soddisfacenti.

Il "*metodo modificato basato sulla fatturazione*" non è stato sperimentato in pratica. Il principale problema che il Gruppo prevede per la sua applicazione riguarda gli Stati membri in cui i valori fatturati non sono rilevati per gli scambi intra ed extracomunitari o in cui non sono compilati per essi dati aggregati. In questo caso le differenze fatturazione/fob andrebbero stimate. Il problema non è completamente nuovo, in quanto già ora i valori statistici sono in qualche misura stimati sulla base dei valori fatturati ed è in parte connesso con quello della stima dei valori fob a partire dai valori statistici (cif) per le importazioni di merci. Da un primo esame compiuto dal Gruppo, è apparso che i coefficienti attualmente utilizzati in quest'ultimo contesto possono essere completamente diversi secondo i paesi. In questo campo resta ancora da fare un certo lavoro.

Il Gruppo ha avuto il compito di proporre un metodo uniforme per la stima del trasporto di merci. E' risultato dalle ricerche compiute che negli Stati membri le condizioni sono eterogenee sotto vari aspetti. Questo sembrerebbe rendere preferibili soluzioni individuali secondo la situazione di ciascun paese. Vi sono validi argomenti a favore di un approccio armonizzato, quali la maggiore comparabilità, la riduzione delle asimmetrie e le possibili sinergie nell'attività statistica, ma non è stato possibile proporre una soluzione generale. Poiché, come visto in precedenza, si vanno compiendo progressi nell'armonizzazione delle statistiche dei trasporti nell'UE, maggiori si fanno le possibilità di giungere a un metodo uniforme. Questo significa che potrebbe essere necessaria una

prospettiva a più lungo termine. Per il breve termine, un metodo ideale, soddisfacente sotto ogni aspetto, non è stato trovato. Il "*metodo modificato basato sulla fatturazione*", anche se è ancora da sperimentare in pratica e se resta da definire meglio nei particolari, sembra il più promettente.

Il gruppo ha deciso di formulare le seguenti raccomandazioni:

- la rilevazione (o la stima) dei valori fatturati per le statistiche del commercio estero per gli scambi intra ed extracomunitari.
- la rilevazione di dati sui servizi di trasporto venduti (direttamente) da operatori di trasporto residenti a non residenti (crediti) e acquistati (direttamente) da operatori del commercio residenti a operatori del trasporto (debiti).
- la derivazione di fattori per convertire i valori fatturati in fob. Questo potrebbe, ad esempio, esser fatto mediante un'indagine campionaria tra gli operatori commerciali o utilizzando le statistiche del commercio estero con una valutazione fob.
- l'inclusione delle differenze derivate fatturazione-fob come aggiustamenti separati nel conto trasporti.

Il metodo proposto avrebbe principalmente i seguenti vantaggi :

- necessità di dati relativamente modesta,
- asimmetrie ridotte,
- i dati sui trasporti risponderebbero probabilmente alle necessità degli utenti per i negoziati GATS (commercio internazionale dei servizi).

L'adozione del "*metodo modificato basato sulla fatturazione*" richiederebbe le seguenti informazioni statistiche:

- valori fatturati per gli scambi di merci (non disponibili per alcuni Stati membri per il commercio extracomunitario),
- valori fatturati per i servizi di trasporto scambiati direttamente,
- alcuni dati su cui basare una stima delle differenze tra valori fatturati e fob per le importazioni di merci (per le esportazioni abitualmente disponibili).

Secondo questo metodo, sarebbe disponibile una ripartizione geografica completa per i trasporti di merci nel loro insieme (su base fob/fob), mentre una ripartizione supplementare per modo di trasporto sarebbe probabilmente disponibile soltanto per i trasporti rilevati sulla base delle fatturazioni, ma non per gli aggiustamenti.

Conclusioni

L'Ufficio Italiano Cambi ha realizzato in questi ultimi anni una serie di ricerche presentate a questo convegno. Le indagini e i modelli apprestati dall'Italia hanno dato risultati soddisfacenti per le valutazioni delle varie voci della bilancia dei pagamenti italiana: il sistema statistico europeo dovrebbe studiare quali insegnamenti trarre dalla messa in atto di ricerche equivalenti a livello europeo e quali conseguenze esse potrebbero avere per la bilancia dei pagamenti europea.