



BANCA D'ITALIA
EUROSISTEMA

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

Milano, ottobre 2000

Gli utilizzi delle statistiche di Bilancia dei trasporti nel contesto dell'analisi macroeconomica e in quello microaziendale

di Antonello Biagioli

Nel quadro di un convegno come questo è significativo che, già in apertura, siano emersi temi di carattere locale come quelli presentati dal dr. Lanciotti sulle infrastrutture dei trasporti nella regione Lombardia e temi di carattere globale come quelli enunciati dal dr. Santini sulla bilancia dei trasporti internazionali.

Effettivamente questo dei trasporti rappresenta un campo nel quale le problematiche macroeconomiche generali, quelle regionali-settoriali e quelle più propriamente aziendali si intersecano tra loro ed offrono ad analisi, a prima vista lontane e differenziate, una base di coerenza e di omogeneità interessante e pertinente.

A livello di bilancia dei pagamenti, i trasporti identificano una categoria concettuale particolare, specifica nella stessa bilancia dei pagamenti e nel sistema della contabilità nazionale. Probabilmente gli esperti di settore, le imprese di trasporto, i soggetti interessati a vari aspetti dettagliati dei trasporti non hanno piena dimestichezza con quelle categorie concettuali ed economiche, con quelle voci contabili, e tuttavia riconoscono i problemi a livello macro-economico e la rilevanza delle scelte che vengono fatte.

Dopo la liberalizzazione valutaria, il problema di catturare certe informazioni per finalità "macro" è diventato, come ricordava il dr. Santini, particolarmente difficile. La liberalizzazione che ha investito il settore dei trasporti negli ultimi anni ha contribuito ad accrescerne la complessità, aumentando le difficoltà nel reperimento di dati presso le fonti tradizionali e rendendo il settore più "opaco" dal punto di vista dell'informazione. Si offrono due strade per cercare di risolvere il problema. Una strada è quella semplificata, o piuttosto "semplicistica", della messa a fuoco "grossa" dei problemi che si basa unicamente su meccanismi di stima. Una strada più complessa è invece

quella di confrontarsi continuamente con il mondo "micro" delle imprese e attingere da queste le informazioni elementari di base necessarie per le aggregazioni "macro".

Questa seconda strada dal punto di vista dell'accuratezza e dell'aderenza alla realtà dei fenomeni presenta evidenti vantaggi, ma è più difficile e costosa. Essa comporta anche un importante beneficio, cioè quello di creare un "link" di cultura e di interessi tra mondo macroeconomico e mondo micro-aziendale. L'Ufficio Italiano dei Cambi questa seconda strada la persegue con determinazione, anche nella costruzione delle statistiche dei trasporti.

Questo convegno, organizzato a Milano, oltre ad essere volto a presentare i risultati dell'indagine UIC, persegue lo scopo di aprire sempre di più il dialogo con le imprese e gli operatori di settore, affinché il circolo virtuoso di un'appropriata cultura statistica si attivi, con benefici per tutti.

Cercherò di illustrare i passi compiuti fino ad ora e di mostrare come, nel raggiungere i risultati statistici necessari per la costruzione della bilancia dei pagamenti, si sia attivato un importante canale parallelo di informazioni.

A livello europeo il dr. De Michelis presenterà le sue esperienze presso l'Eurostat, dove il tema dell'armonizzazione dei sistemi di compilazione delle statistiche e in particolare dei trasporti è stato dibattuto da anni e continuerà ad essere dibattuto in futuro. La tentazione di cercare di arrivare ad un approccio semplificato, soddisfacente dal punto di vista delle esigenze della bilancia dei pagamenti e della contabilità nazionale, è molto forte anche a livello di Eurostat.

L'Ufficio Italiano dei Cambi è naturalmente pronto a seguire la strada dell'armonizzazione europea, tuttavia l'approccio più complesso seguito fino ad oggi dall'UIC appare migliore sotto il profilo della qualità dei dati e, soprattutto, genera quelle ricadute cui accennavo prima che non sono invece possibili in approcci semplificati.

Intorno a questo tavolo abbiamo autorevoli relatori. Il Prof. Ponti, che ha collaborato attraverso la società TRT all'indagine dell'UIC, illustrerà alcuni aspetti del lavoro e aspetti più specifici dell'economia dei trasporti. Il dr. Salvarani della Direzione Generale VII della Commissione europea e il Prof. Bologna dell'Associazione Italiana di Logistica si soffermeranno su altri aspetti non propriamente pertinenti alla bilancia dei pagamenti.

Nel manuale della bilancia dei pagamenti del Fondo Monetario non si trova la parola "logistica". Tuttavia si parlerà abbondantemente di logistica, perché la logistica è importante per una corretta costruzione della bilancia dei trasporti.

Un panel così apparentemente eterogeneo mi auguro serva anche a mostrare che quel circuito virtuoso di cultura economica e statistica che ho più volte richiamato esiste non solo potenzialmente; esso è una realtà.

Intendo sviluppare il mio intervento in due parti. La prima con riferimento all'indagine condotta dall'UIC, la seconda con riferimento ad alcuni possibili utilizzi dei dati prodotti, a fini aziendali.

La metodologia seguita ha innanzitutto mirato a costruire una base informativa della domanda di trasporto merci e passeggeri. L'approccio metodologico per il trasporto merci è risultato nettamente

più complesso di quello relativo al trasporto passeggeri e riceverà quindi una maggiore attenzione in termini espositivi.

Per la domanda di trasporto merci internazionale, la base di partenza è costituita dalle quantità totali di merci importate ed esportate ricavate dai dati complessivi sul commercio estero italiano. L'esame delle informazioni ha però evidenziato l'esistenza di alcune incongruenze nell'attribuzione modale. In presenza di trasporti multimodali le imprese dichiaranti tendono ad indicare come mezzo di trasporto utilizzato il camion, che frequentemente costituisce il primo e l'ultimo anello della catena; in tali casi, però, il camion svolge solo la funzione di feeder per gli altri modi di trasporto.

La sovrastima del trasporto stradale e la conseguente sottostima delle altre modalità di trasporto (sostanzialmente nave e ferrovia) appaiono evidenti dal confronto con fonti statistiche settoriali maggiormente orientate verso l'aspetto trasportistico dei movimenti internazionali di merci. Si è proceduto quindi ad un riesame delle quote modali, avvalendosi di tali fonti.

Ricostruite, attraverso i dati esistenti, le dimensioni complessive della domanda di trasporto - disaggregata per modo, per area geografica, per categoria merceologica e per direzione del flusso - si è dovuto far fronte alla pressoché totale assenza di informazioni attendibili ed esaustive dal lato dell'offerta di servizi di trasporto merci.

In particolare, non esistendo dati sulle tariffe di tali servizi, si è proceduto alla realizzazione di una indagine campionaria presso le imprese di trasporto, con il fine principale di rilevare i costi unitari del trasporto - disaggregati in noli puri e servizi ausiliari e distinti tra merci e passeggeri - secondo la medesima disaggregazione con cui viene ricostruita la domanda di trasporto.

Le regole del FMI impongono infatti la distinzione dei servizi di trasporto in due componenti: "noli puri" e servizi ausiliari. Questi ultimi rappresentano quei costi connessi al trasporto delle merci e dei passeggeri derivanti da operazioni accessorie al trasporto in senso stretto (handling, commissioni per gli agenti di trasporto merci e le agenzie di viaggio, costi portuali ed aeroportuali, etc.).

L'applicazione dei costi unitari alle quantità trasportate genera il costo complessivo dei noli e servizi ausiliari. La contabilizzazione in Bilancia dei Pagamenti dipende da altri elementi, il più importante dei quali è costituito dallo stato di residenza del vettore che ha effettuato il trasporto.

All'indagine di base presso le imprese di trasporto ne è stata affiancata un'altra, condotta presso un certo numero di imprese manifatturiere, per approfondire alcuni aspetti particolari, quali la nazionalità dei vettori stradali, la frequenza delle varie clausole di resa delle spedizioni internazionali e il grado di terzizzazione sia delle attività di trasporto in senso stretto che dei servizi ausiliari.

Oltre alle informazioni derivanti dalle indagini, la ricerca si è avvalsa dei risultati di un modello di trasporto strategico economico-territoriale, per affinare le matrici della domanda di spostamento merci e passeggeri in termini di tempi e distanze.

L'approccio alla base del modello - progettato per rappresentare i sistemi di trasporto su medie e lunghe distanze nel contesto economico territoriale europeo - è quello dell'analisi input-output.

Esso tratta esplicitamente sia il trasporto passeggeri sia il trasporto merci su medie e lunghe distanze; prevede una rappresentazione a scala europea della offerta esistente di trasporto disponibile per ogni tipo di veicolo e per ogni operazione intermodale.

L'utilizzo del modello è stato molteplice. Da esso sono state tratte le matrici dei tempi e delle distanze da zona a zona, essenziali alla definizione dei costi unitari di trasporto, soprattutto per le modalità stradale e ferroviaria; inoltre, il modello ha rappresentato un elemento di validazione delle stime ottenute attraverso l'indagine.

Il complesso delle informazioni disponibili è stato utilizzato sia a monte della progettazione delle indagini - nella definizione dei questionari e nella stratificazione del campione in funzione delle tipologie di merci e dell'utilizzo dei diversi modi di trasporto - che a valle, per la validazione e l'affinamento dei risultati.

Lo schema riportato nella figura 1 sintetizza le varie operazioni seguite fino alla stima delle voci rilevanti della Bilancia dei Pagamenti, con riferimento al trasporto internazionale di merci.

Le nuove e le vecchie serie statistiche sono presentate nella figura 2. Come si può osservare, sia dal lato dei crediti sia dal lato dei debiti l'onere dei trasporti risultante dalla nuova metodologia è significativamente inferiore.

A livello di saldi l'effetto è più significativo, come si può osservare nella figura 3; secondo la nuova metodologia i saldi negativi della bilancia dei trasporti risultano nettamente inferiori a quelli di cui si disponeva precedentemente sulla base di stime.

Nella terminologia della bilancia dei pagamenti quello che è cambiato è il rapporto cif/fob, cioè l'incidenza sul valore della merce importata dei costi di trasporto e assicurazione tra la frontiera del paese esportatore e la frontiera italiana. Dalla figura 4 si può notare che tale rapporto è passato da una media del 7-8% ad una inferiore al 5%.

Se si osservano i dati aggiornati relativi al primo semestre dell'anno 2000, presentati nella figura 5, si nota un peggioramento rispetto allo stesso periodo del 1999 del saldo negativo che raggiunge quasi 5 mila miliardi, con una crescita dei debiti (+15,4%) maggiore di quella dei crediti (+1,9%).

L'incremento dei debiti è concentrato unicamente nelle voci relative ai noli merci (+39,5%), mentre tra i crediti la diminuzione dei noli merci (-12,0%) è più che compensata dagli incrementi dei noli passeggeri (+20,2%) e dei servizi ausiliari (+6,5%).

In particolare, per i noli merci marittimi si è registrato un aumento del 50% dei debiti a fronte di crediti pressoché stabili. Questo andamento è il risultato congiunto dell'aumento dei noli marittimi, del marcato apprezzamento del dollaro USA (valuta in cui sono quotate le tariffe navali), e dell'incremento delle quantità importate.

Il peggioramento dei saldi relativi ai noli merci stradali ed aerei risente soprattutto della revisione effettuata di recente delle quote di mercato spettanti ai vettori residenti.

Va sottolineata l'importanza dei servizi ausiliari, che è cresciuta sia dal lato dei debiti sia dal lato dei crediti: nei servizi ausiliari sono compresi i costi della logistica cui ho accennato poc'anzi.

Per quanto riguarda i passeggeri, il disavanzo relativo ai noli si è in parte ridotto, per effetto di un miglioramento relativo alla modalità aerea; per quest'ultima si è registrato un netto aumento di passeggeri stranieri a fronte di un numero sostanzialmente invariato di passeggeri italiani. Il saldo dei servizi ausiliari è rimasto pressoché invariato per il bilanciarsi delle dinamiche relative alle modalità marittima e aerea.

Sulla base dell'indagine UIC il quadro della bilancia dei pagamenti appare quindi diverso da quello che era conosciuto precedentemente; è stata raggiunta una accuratezza dei dati della bilancia dei trasporti significativamente maggiore.

A questo punto vorrei presentare quelle che possono essere considerate le ricadute "micro" delle attività statistiche "macro". Parlando di ricadute "micro", l'analisi diventa difficile e complessa soprattutto perché si pone un problema di riservatezza. Come è noto, tutte le volte che si trattano dati individuali si richiede una grande prudenza, per rispettare le norme in vigore in tema di riservatezza.

Al fine di mostrare il senso del circuito virtuoso al quale mi sono riferito poc'anzi, farò uso di un livello di dettaglio che non sconfini comunque nel campo dei dati puramente "individuali".

Per cominciare, la figura 6 presenta i dati - con un certo livello di aggregazione - relativi alla variabilità delle tariffe del trasporto merci stradale per area geografica. Si osservano variazioni contenute nel caso di Spagna e Portogallo mentre, soprattutto per le importazioni, le tariffe appaiono estremamente variabili non solo per aree geografiche logisticamente complesse, come quelle relative a Grecia e Turchia e all'est europeo, ma anche - più sorprendentemente - per la Germania.

Scendendo più nel dettaglio e considerando le tariffe applicate dalle singole imprese per il trasporto merci stradale - con riferimento ad uno specifico flusso e ad una specifica area geografica - emergono elementi che potrebbero risultare rilevanti ai fini dell'analisi "micro" da parte delle imprese del settore.

Nei grafici che seguono le tariffe sono considerate come il costo chilometrico di trasporto di una tonnellata di merce rapportato alla distanza complessiva dichiarata.

In alcuni casi - e quello delle importazioni dalla Germania rappresentato nella figura 7 ne è un chiaro esempio - si può osservare che mediamente le tariffe tendono a decrescere al crescere della distanza, come è "normale"; nel caso presentato in questo grafico, inoltre, le tariffe appaiono in un certo senso "polarizzate" attorno a due classi di distanze che riflettono tipicamente la localizzazione delle attività produttive in Germania.

In altri casi, però, questo non avviene. Nella figura 8, ad esempio, sono riportate le tariffe di trasporto delle importazioni via strada dalla Francia; in questo caso è evidente come, a parità di distanza, le tariffe applicate dalle singole imprese di trasporto possano differenziarsi anche di molto.

Il caso illustrato nella figura 9 è relativo alle esportazioni verso l'est Europa: qui la nuvola dei punti presenta un elevato livello di dispersione, ad indicare che la variabilità delle singole tariffe è elevata, anche a prescindere dalla distanza.

Diagrammi come questi - che riproducono una "mappa" del posizionamento di ciascuna impresa nel suo specifico mercato - potrebbero fornire un supporto alle scelte aziendali ed offrire spunti di riflessione a livello "micro".

In quest'ottica sono ipotizzabili quindi "flussi di ritorno" di parte delle informazioni statistiche che costituiscono il patrimonio di questa indagine, in modo tale da attivare quel canale informativo cui accennavo in precedenza.

L'interesse delle imprese del settore nei confronti di tali "flussi di ritorno" - unita alla disponibilità degli operatori a consentire che tali informazioni circolino - permetterà di arricchire, con la conoscenza di alcune caratteristiche specifiche delle imprese di trasporto, gli aggiornamenti futuri di questa indagine.