



BANCA D'ITALIA
EUROSISTEMA

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

Milano, ottobre 2000

Considerazioni introduttive

di Carlo Santini

Ringrazio il dr. Lanciotti che ci ospita. Sono lieto che questo incontro - che segna anche la mia prima uscita ufficiale nel nuovo incarico di Direttore generale dell'Ufficio Italiano dei Cambi - avvenga nella sede della Banca d'Italia di Milano, dove sono stato tante volte nel corso dei quasi quaranta anni di servizio in Banca.

Oggi ci dedichiamo alla presentazione dell'indagine realizzata dall'Ufficio Italiano dei Cambi sui trasporti internazionali. E' un settore con il quale ho un legame quasi affettivo, perché nei primi anni passati in Banca d'Italia ero addetto - e ne sono stato anche il capo - dell'Ufficio Bilancia dei Pagamenti del Servizio Studi. Questi temi sono stati all'origine dei miei interessi e del mio lavoro in Banca d'Italia; l'incontro odierno segna un ritorno ad argomenti che mi sono stati presenti e che, tutto sommato, non ho mai completamente abbandonato.

Il tema del trasporto ha ripreso vivacità e attualità in tempi più recenti, per fatti sia contingenti sia strutturali.

Il fatto contingente che viviamo da circa un anno è la nuova situazione sul mercato del petrolio. All'origine dei rincari registrati in questi ultimi tempi vi sono, secondo alcune analisi, anche carenze di trasporto: tra il prezzo del petrolio al pozzo e quello alla destinazione esiste una fase, che consiste nel trasporto dal luogo di produzione al luogo di raffinazione e poi di immissione al consumo. Quando la domanda cresce - come sta avvenendo da alcuni anni a questa parte - per effetto della forte ripresa dell'economia mondiale, possono verificarsi delle strozzature, non tanto nella produzione, quanto nel trasporto e nella distribuzione.

L'altro fenomeno di grande rilievo, di struttura, è costituito dal processo di liberalizzazione del sistema dei trasporti, che viene perseguito con grande vigore all'interno dell'Unione Europea, ma anche su scala mondiale. Il settore dei servizi conosce da tempo una forte pressione perché si estenda ad esso quella liberalizzazione che, da tempo più remoto, riguarda gli scambi di merci.

C'è un rinnovato interesse per il settore dei trasporti: analisi anche recenti di economisti americani hanno riproposto l'importanza del trasporto e del costo del trasporto per spiegare la crescita e le direzioni del commercio mondiale. Spesso, nell'analisi sugli scambi di merci, si tende a prescindere dal fenomeno trasporto; si guarda alla competitività e alle dotazioni di risorse umane e di capitale, trascurando il trasporto che, a volte, è un vincolo. E' un vincolo il costo, ma sono un vincolo soprattutto le modalità e i tempi del trasporto. Si può produrre un bene in modo molto più efficiente rispetto ad un altro paese, ma se poi si incontrano difficoltà per trasportare quel bene dal paese di produzione a quello di consumo, questi vantaggi possono venir meno.

Quella odierna è quindi un'occasione per riaprire, anche sotto il profilo dell'analisi economica, l'interesse verso il trasporto e i suoi costi. Che l'Ufficio Italiano dei Cambi si occupi di questi argomenti può forse destare meraviglia in chi ricordi quali erano all'origine le funzioni di questo ente. L'Ufficio ha conservato la sua denominazione, ma ad essa non corrispondono più le funzioni attribuitegli quando fu istituito. Nella nuova veste - che è il risultato del riassetto normativo oltrechè organizzativo completato due anni fa - l'UIC ha tra le sue funzioni istituzionali la raccolta e l'elaborazione delle statistiche che servono per la compilazione della bilancia dei pagamenti e della posizione patrimoniale verso l'estero.

La bilancia dei pagamenti, per certi versi, può apparire un aggregato statistico meno importante di alcuni anni fa. Almeno fino a tutti gli anni settanta, le crisi di bilancia dei pagamenti erano dei fenomeni piuttosto frequenti, nel nostro come anche in altri paesi sviluppati. Esse si manifestavano in presenza di squilibri delle partite correnti della bilancia dei pagamenti e di difficoltà di finanziarli con le limitate riserve ufficiali. La liberalizzazione dei movimenti di capitali e l'enorme crescita dei mercati finanziari internazionali hanno reso molto più agevole il finanziamento dei disavanzi della bilancia dei pagamenti, fino ad indurre alcuni a ritenere che la bilancia dei pagamenti, in fin dei conti, non fosse più un vincolo per le autorità di politica economica.

Questa tesi estrema è stata smentita, almeno con riguardo a molti paesi emergenti: se pensiamo alle crisi dell'America Latina e a quelle più recenti dell'Asia e di alcuni paesi dell'Europa orientale, ci accorgiamo che la bilancia dei pagamenti alla lunga resta un vincolo, perché un disavanzo delle partite correnti richiede afflussi di capitali che causano un aumento dell'indebitamento netto del paese nei confronti del Resto del Mondo. Giunge il momento in cui i mercati percepiscono l'insostenibilità dell'onere del debito e la crisi esplode.

Questo problema si pone addirittura con riguardo agli Stati Uniti, che hanno uno disavanzo strutturale della bilancia dei pagamenti di parte corrente e stanno accumulando un ingentissimo debito netto nei confronti del Resto del Mondo. Nessuno nutre timori di breve periodo, data la dimensione economica e politica del paese, ma è sintomatico che non manchino analisti che si pongono questa domanda: è sostenibile senza limiti di tempo questo assetto?

Il punto di svolta nelle funzioni dell'Ufficio Italiano dei Cambi risale al 1990, quando si procedette alla liberalizzazione completa delle transazioni con l'estero. Precedentemente, le statistiche di bilancia dei pagamenti erano un sottoprodotto del controllo dei cambi; nel momento in cui il sistema bancario veicolava le transazioni con l'estero - che erano sottoposte a forme di controllo e di autorizzazione - raccoglieva anche informazioni statistiche. Queste venivano elaborate e contribuivano alla compilazione della bilancia dei pagamenti. Venuti meno questi vincoli di natura valutaria si sono avuti momenti di difficoltà; si è dovuta ripensare l'intera struttura della rilevazione dei dati per la compilazione della bilancia dei pagamenti. Le informazioni vengono adesso richieste direttamente agli operatori e non più ottenute, per effetto delle norme di controllo valutario, attraverso il sistema bancario.

La liberalizzazione, e per l'area europea lo stesso passaggio alla moneta unica, hanno reso ancora più complessa la rilevazione statistica e, in modo particolare, quella censuaria basata sul regolamento. Di qui l'esigenza di rafforzare le rilevazioni con indagini campionarie. Un metodo ormai ampiamente diffuso, che tende ad integrare informazioni dirette sull'universo con informazioni rilevate attraverso indagini su specifici settori. L'Ufficio Italiano dei Cambi vi ricorre anche con riferimento al turismo: trattandosi di un fenomeno costituito da una miriade di piccole transazioni, la rilevazione sull'universo risulta praticamente impossibile e occorre quindi procedere a rilevazioni campionarie.

Ci è sembrato che il settore dei trasporti si prestasse allo stesso tipo di difficoltà di rilevazione. Di qui la decisione di ricorrere, anche per questo settore, ad una indagine campionaria. Con la qualificata partecipazione di collaboratori specializzati, che ascolteremo nel corso della giornata, abbiamo ottenuto il prodotto che viene presentato questa mattina.

A noi sembra di notevole interesse, non solo per il contributo che offre sotto il profilo macro-economico alla conoscenza del settore dei trasporti. Esso ha un peso economico rilevante, non solo per se stesso, ma perché attraverso di esso passa il commercio, sia quello interno sia quello internazionale; il trasporto è un servizio portante della struttura degli scambi di merci a livello domestico e internazionale.

Questo studio può essere di interesse anche per gli operatori del trasporto a livello micro, settoriale, di impresa. E' in questa luce, con la speranza di offrire sia all'analisi economica sia agli operatori del settore un contributo di conoscenza, che presentiamo i risultati di questa indagine.

Ringrazio tutti coloro i quali hanno contribuito all'indagine, che, mi auguro, risulti di buona qualità. Il lavoro non finisce qui; invito i colleghi dell'UIC, in primo luogo, e gli operatori del settore, a continuare a collaborare e a raffinare l'indagine, per una conoscenza del mondo dei trasporti sempre più completa e aggiornata.

Con questo entriamo nel vivo della giornata: chiederei innanzitutto al dr. Biagioli - che è il capo del Servizio Elaborazioni Statistiche dell'Ufficio Italiano dei Cambi - di intervenire, presentando la metodologia e i principali risultati di questa indagine.