

confetra - nota congiunturale sul trasporto merci

a cura del
Centro Studi Confetra

Anno VIII - n° 1
marzo 2005

Periodo di osservazione
gennaio-dicembre 2004

La nota congiunturale Confetra sul trasporto merci presenta semestralmente i risultati di un'indagine sull'andamento del mercato del trasporto merci italiano, indicandone le variazioni rispetto all'anno precedente.

Questa indagine si riferisce ai volumi complessivi del 2004 in rapporto a quelli del 2003, movimentati dalle tre attività fondamentali:

- autotrasporto a carico completo (nazionale ed internazionale)
- trasporto collettame (corrieri nazionali)
- spedizione internazionale (modalità e relazioni di traffico)

Il trend evolutivo è rilevato sia in quantità di traffico che in fatturato.

L'indagine è svolta intervistando un panel di circa 100 imprese tra le più rappresentative dei vari settori.

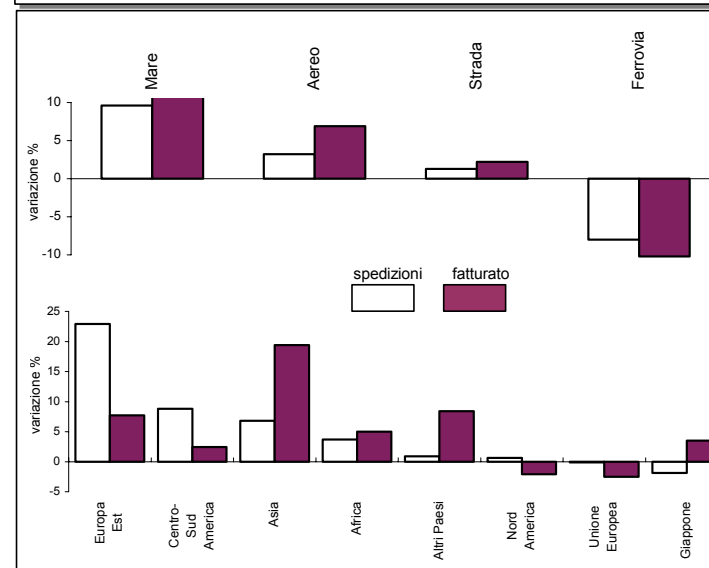
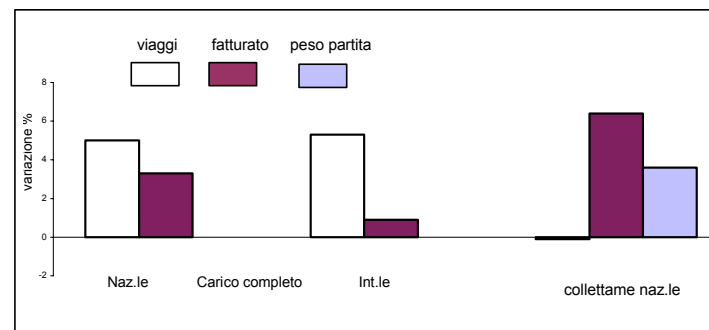
Per facilitare il raffronto con i dati raccolti ed elaborati dal Centro Studi Confetra si sono inclusi anche gli andamenti dei principali indici della nostra economia e dei trasporti rilevati da altre fonti.

I valori possono essere discordanti per effetto sia di un eventuale sfasamento temporale delle rilevazioni sia per la differenza degli elementi rilevati (ad esempio, nel trasporto ferroviario le statistiche nazionali rilevano le t-km, mentre Confetra rileva il numero di spedizioni).

ANDAMENTO TRASPORTO MERCI ANNO 2004 RISPETTO AL 2003 Rilevamento a cura del Centro Studi Confetra

Trasporto su strada (compreso combinato)	Viaggi	Fatturato
	Nazionale carico completo	+ 5,0 %
Internazionale carico completo	+ 5,3 %	+ 0,9 %
	Consegne	Fatturato
Nazionale collettame (Corrieri)	- 0,1 %	+ 6,4 %
Peso medio a partita	+ 3,6 %	

Spedizioni internazionali	Spedizioni	Fatturato
	Aereo	+ 3,2 %
Ferrovia	- 8,0 %	- 10,2 %
Mare	+ 9,6 %	+ 11,9 %
Strada	+ 1,3 %	+ 2,2 %
Unione Europea	- 0,1 %	- 2,5 %
Europa Est	+ 22,9 %	+ 7,7 %
Nord America	+ 0,6 %	- 2,1 %
Centro-Sud America	+ 8,8 %	+ 2,4 %
Giappone	- 1,9 %	+ 3,5 %
Asia	+ 6,8 %	+ 19,4 %
Africa	+ 3,7 %	+ 5,0 %
Altri Paesi	+ 0,9 %	+ 8,4 %



Fonte: Centro Studi Confetra

Rispetto ai volumi 2003, nel 2004 il **trasporto nazionale a carico completo** è aumentato in modo significativo per il numero di viaggi e, con percentuale più contenuta, per il fatturato. Il divario fra le due voci è dovuto sia a viaggi mediamente più corti che alla pressione sui prezzi, che neppure ha consentito il recupero dei costi dovuti all'aumento del prezzo del gasolio. Occorre notare che il traffico nazionale include anche il traffico da e per i porti, in forte aumento. Nell'**internazionale a carico completo** si è avuto pressoché lo stesso risultato del nazionale per quanto attiene al numero di viaggi, mentre il fatturato si è incrementato in misura molto minore soprattutto per la pressione sui prezzi. Nel **trasporto nazionale di collettame** il numero di consegne è stazionario (il 2° semestre ha riassorbito tutto l'aumento del 1°), mentre il peso della partita media ha proseguito la sua ascesa, contribuendo in gran parte alla buona performance del fatturato.

L'aumentata attività sembra quindi trainata più dalla crescita del commercio internazionale che da quella dei consumi interni.

● Trasporto nazionale di collettame su strada	- 0,1%
● Trasporto nazionale carico completo su strada	+ 5,0%
● Trasporto internazionale su strada	+ 5,3%

Nelle **spedizioni internazionali** si rileva la forte crescita del mare, una discreta crescita dell'aereo, la tenuta della strada ed il calo della ferrovia. (Nota: per quest'ultima, il calo riguarda solo il numero delle spedizioni e non i valori in t-km, che sono invece aumentati).

● Spedizioni marittime	+ 9,6%
● Spedizioni aeree	+ 3,2%
● Spedizioni stradali	+1,3%
● Spedizioni su ferro	- 8,0%

I riferimenti geografici segnalano una forte crescita da/verso l'Asia (ad eccezione del Giappone) ed il Centro-Sud America. La stazionarietà del numero di spedizioni con l'UE è più che compensata dall'aumento dei carichi completi.

ANDAMENTO TRASPORTO MERCI 2004/2003
Rilevamento fonti diverse

Tipologia	Periodo	Variazione	Fonte
Traffico autostradale (veicoli x km)	gen/dic	+ 3,8%	Aiscat
Traffico ferroviario (t x km)	gen/dic		Trenitalia
Totale		+ 3,7%	
Traffico aereo (compr.aviocamionato, tonn.)	gen/dic		Assaeroporti
Linate+Malpensa	363.623	- 0,8%	
Ciampino+Fiumicino	147.510	+ 4,2%	
Orio al Serio	130.974	+ 1,8%	
Traffico marittimo container (TEU x 1000)			Autorità portuali
Trieste		+ 44,8%	
Taranto		+ 15,9%	
Livorno		+ 7,2%	
Ravenna		+ 5,7%	
Gioia Tauro	gen/dic	+ 3,6%	
La Spezia		+ 3,4%	
Venezia		+ 2,5%	
Genova		+ 1,4%	
Salerno		- 1,4%	
Napoli		- 19,8%	

Il raffronto tra i risultati dei rilevamenti Confetra e quelli delle altre fonti necessita di alcune osservazioni:

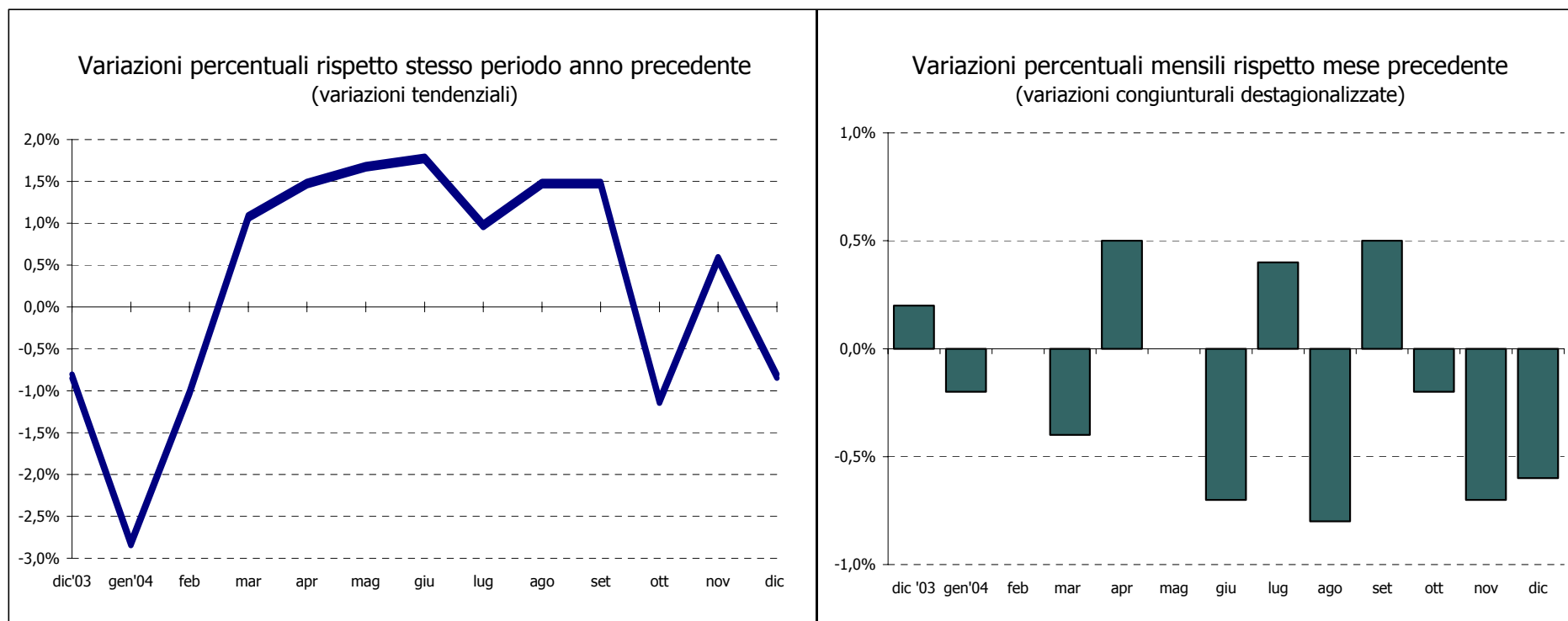
Traffico stradale: il dato Aiscat esprime i veicoli-km, mentre quello Confetra è riferito al numero di viaggi effettuati; vi è comunque una buona concordanza.

Traffico ferroviario: il dato Trenitalia rileva le t-km mentre quello Confetra il numero di spedizioni. La discordanza che risalta è solo apparente: la ferrovia ha avuto una maggior penetrazione nei trasporti di massa mentre ha perduto spazio nel trasporto di piccole partite (groupage), confermando una tendenza ormai "storica".

Traffico aereo: il dato Assoeroporti, espresso in tonnellate e parziale (occorre però rammentare che i tre aeroporti citati fanno circa il 78% del totale Italia), risulta un po' inferiore a quello Confetra, che è però misurato in numero di spedizioni e include anche la merce da/per l'Italia attraverso aeroporti stranieri.

Traffico contenitori: i dati delle Autorità portuali (misurati in TEUs) sono abbastanza in linea con quelli Confetra (misurati in numero di spedizioni e relativi sia a porti italiani che stranieri). Anche nel 2004 si conferma il buon andamento di Taranto (parzialmente a scapito di Napoli). Ottima anche l'incremento percentuale di Trieste, che parte però da volumi molto ridotti.

Per gli altri porti (inclusi Gioia Tauro, Genova, La Spezia) notiamo un tasso di crescita molto basso rispetto allo sviluppo dei traffici oceanici nel Mediterraneo, stimato del 9-10% per i porti terminali e del 13-14% per il transhipment. Ad esempio, nello stesso periodo, il traffico del porto di Rotterdam è incrementato del +16%, arrivando a 8,3 milioni di TEUs, mentre quello di Algeciras, con una crescita del 16,7%, ha raggiunto i 2,9 milioni di TEUs.

ANDAMENTO PRODUZIONE INDUSTRIALE 2004

Fonte: ISTAT

Nel 2004 l'indice della produzione industriale ha superato dello 0,7% l'indice 2003 (variazione tendenziale); l'indice della produzione destagionalizzato del dicembre 2004 presenta invece una flessione dello 0,6% rispetto al mese di novembre (variazione congiunturale).

L'analisi per settore di attività economica per l'anno 2004 rispetto al 2003 registra gli aumenti più importanti nei settori: *carta ed editoria* (+5,4%); *legno* (+2,8%) ed *energia* (+2,1%).

Le contrazioni più pesanti hanno investito l' *industria delle pelli e calzature* (-12,2%), la *produzione di apparecchi elettrici e di precisione* (-4,4%), nonché le *industrie tessili e dell'abbigliamento* (-3,7%)

PRODUZIONE INDUSTRIALE - VARIAZIONE INDICI PERCENTUALI

Dati corretti per i giorni lavorativi

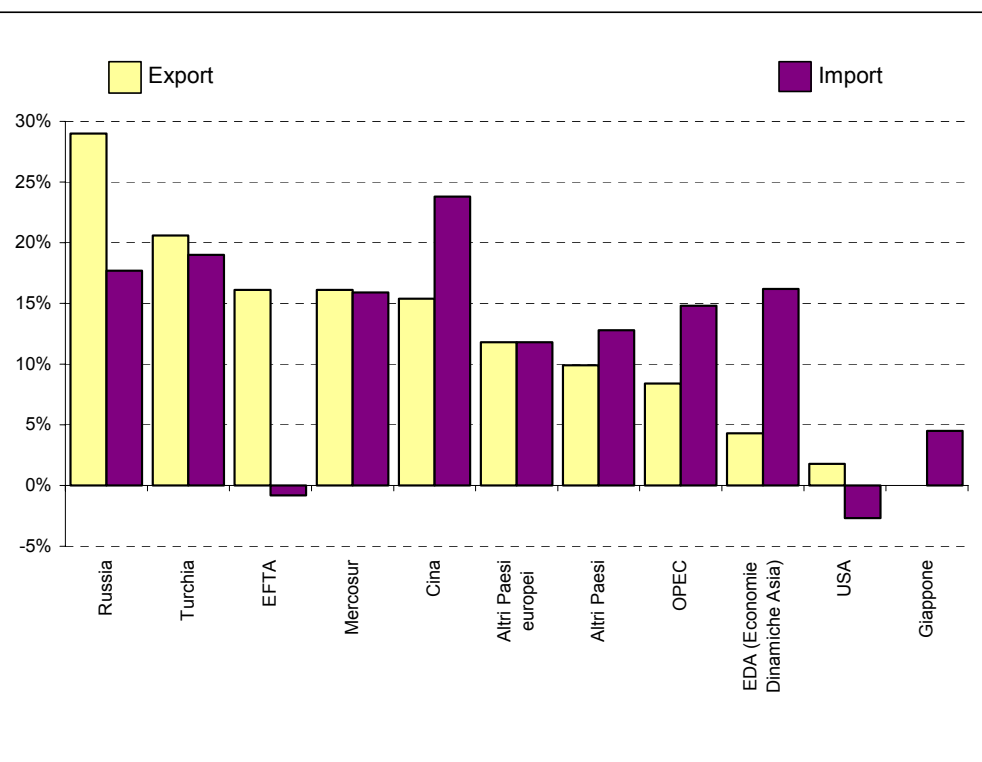
anno 2004 / anno 2003

<i>Settori attività economica</i>		<i>variazione</i>
C	Estrazione di minerali	-2,0%
D	Attività manifatturiere	-0,6%
DA	Industrie alimentari, delle bevande e del tabacco	-1,0%
DB	Industrie tessili e dell'abbigliamento	-3,7%
DC	Industrie delle pelli e delle calzature	-12,2%
DD	Industrie del legno e dei prodotti in legno (escl.mobili)	+2,8%
DE	Industrie della carta, stampa ed editoria	+5,4%
DF	Raffinerie di petrolio	+0,7%
DG	Fabbricazione prodotti chimici e fibre sintetiche	+1,5%
DH	Produzione articoli in gomma e materie plastiche	-1,0%
DI	Lavorazione minerali non metalliferi	-2,1%
DJ	Produzione metalli e prodotti in metallo	+1,9%
DK	Produzione macchine ed apparecchi meccanici	-0,1%
DL	Produzione apparecchi elettrici e di precisione	-4,4%
DM	Produzione mezzi di trasporto	-0,8%
DN	Altre industrie manifatturiere (compr. mobili)	-0,3%
	- Produzione mobili	+0,6%
E	Produzione energia elettrica, gas ed acqua	+2,1%

Fonte: ISTAT

COMMERCIO ESTERO - VARIAZIONI PERCENTUALI SU VALORE 2004/2003

Paesi ed aree	Paesi UE gen-dic. 2004/2003			Paesi extra UE * gen-dic. 2004/2003 **		
	Export	Import	Saldo Export- Import (mio €)	Export	Import	Saldo Export- Import (mio €)
Esportazioni	+ 3,2%			+ 9,5%		
Importazioni	+ 4,1%			+ 11,5%		
EFTA				+ 16,1%	- 0,8%	+ 1.836
Russia				+ 29,0%	+ 17,7%	- 4.724
Altri Paesi europei				+ 11,8%	+ 11,8%	+ 1.447
Turchia				+ 20,6%	+ 19,0%	+ 1.728
OPEC				+ 8,4%	+ 14,8%	- 8.221
USA				+ 1,8%	- 2,7%	+ 12.376
Mercosur				+ 16,1%	+ 15,9%	- 1.381
Cina				+ 15,4%	+ 23,8%	- 7.383
Giappone				0,0%	+ 4,5%	- 1.186
EDA (Economie Dinamiche Asia)				+ 4,3%	+ 16,2%	+ 1.539
Altri Paesi				+ 9,9%	+ 12,8%	+ 5.224
Totale	+ 3,2%	+ 4,1%	- 224	+ 9,5%	+ 11,5%	+ 1.256



* Dal 1° maggio 2004 Cipro, Estonia, Lettonia, Lituania, Malta, Polonia, Repubblica Ceca, Slovacchia, Slovenia e Ungheria sono entrati a far parte dell'UE. Bulgaria, Romania e Turchia sono ancora considerati Paesi candidati, non essendo ancora stata fissata la data del loro ingresso ; i primi due sono inseriti nel gruppo "Altri Paesi europei", la Turchia è considerata singolarmente.

** Dati provvisori

Il saldo cumulato complessivo del nostro commercio con l'estero per l'anno 2004 è stato negativo per 393 milioni di euro, a fronte di un attivo di 1.618 milioni di euro del 2003.

L'ammontare in euro delle esportazioni italiane verso i Paesi UE è stato di 161.265 milioni, mentre quello delle importazioni è stato di 162.935 milioni, con un disavanzo di 1.680 milioni.

Complessivamente (Paesi UE ed extra UE) le nostre esportazioni assommano a 275.611 milioni, le importazioni a 276.004 milioni, con il disavanzo sopra indicato di -393 milioni di euro. La variazione percentuale 2004 su 2003 è:

- + **11,5%** relativamente all'**import** dai Paesi **extra-UE**
- + **9,5%** relativamente all'**export** verso i Paesi **extra-UE**
- + **4,1%** relativamente all'**import** dai Paesi **UE**
- + **3,2%** relativamente all'**export** verso i Paesi **UE**

Per quanto riguarda i traffici extracomunitari, nel 2004 le esportazioni sono aumentate verso tutti i Paesi, tranne il Giappone. I maggiori incrementi riguardano la Russia, la Turchia, il Mercosur, i Paesi EFTA e la Cina.

Gli aumenti di maggior rilievo nelle importazioni riguardano la Cina, la Turchia, la Russia, i Paesi EDA e Mercosur, mentre sono in calo i prodotti di provenienza USA e Paesi EFTA

Il saldo positivo più consistente in assoluto deriva dagli scambi con gli USA. Seguono, a lunghissima distanza gli altri paesi.

Il risultato negativo dell'interscambio con i Paesi OPEC appare – ovviamente – in tutta la sua importanza. Molto consistente anche il saldo passivo con la Cina e, in misura minore, con la Russia.

**COMMERCIO ESTERO CON I PAESI UE
VARIAZIONI PERCENTUALI SU VALORE 2004/2003**

PAESI	Regno Unito	Spagna	Grecia	Francia	Portogallo	Polonia	Repubb. Ceca	Slovenia	Cipro	Malta	Ungheria	Lituania	
EXPORT	+0,6%	+3,7%	+3,5%	+1,5%	-3,8%	+5,0%	-60,5%	-3,7%	+38,1%	-23,5%	-9,4%	-24,0%	
IMPORT	-9,4%	-2,3%	-5,9%	-1,3%	-6,0%	+27,7%	-75,2%	-12,8%	+16,4%	+46,6%	+22,3%	+3,8%	
SALDO EXP-IMP (MIO Euro)	+7.286	+7.177	+4.661	+ 3.987	+1.937	+1.378	+893	+824	+584	+536	+338	+233	
PAESI	Lettonia	Estonia	Danimarca	Finlandia	Slovacchia	Austria	Lussemburgo	Svezia	Irlanda	Belgio	Paesi Bassi	Germania	Totale UE
EXPORT	-21,7%	+1,7%	+4,3%	+5,9%	-2,4%	+5,6%	+22,5%	+2,2%	-4,7%	-5,7%	-0,1%	-0,7%	+3,2%
IMPORT	-19,4%	-99,2%	+2,1%	-17,3%	+17,7%	-7,3%	+1,1%	+2,9%	+0,4%	+6,8%	+5,1%	+2,9%	+4,1%
SALDO EXP-IMP (MIO Euro)	+161	+130	+90	-110	-218	-445	-579	-905	-2.775	-5.291	-9.769	-11.901	-1.680

Fonte: ISTAT

Quanto al **commercio estero** con i **Paesi dell'UE**, nel 2004 gli **aumenti** più importanti in **export** si sono registrati nei confronti di Cipro, Lussemburgo e Finlandia.

Le **flessioni** più pesanti hanno riguardato Repubblica Ceca, Lituania, Malta e Lettonia.

Dal lato delle **importazioni**, le variazioni **positive** più marcate hanno riguardato Malta, Polonia, Ungheria, Slovacchia e Cipro, mentre le **riduzioni** più elevate hanno interessato Estonia, Repubblica Ceca, Lettonia, Finlandia e Slovenia.

Nel complesso, l'ingresso dei dieci nuovi Paesi non sembra aver determinato forti variazioni del traffico verso quelli di maggiori dimensioni, ad eccezione della Polonia (export +5%; import +27,7%) e dell'Ungheria (export - 9,4%; + 22,3%).

COMMERCIO ESTERO
EXPORT, IMPORT E SALDO BILANCIA COMMERCIALE PER SETTORE DI ATTIVITA' ECONOMICA
anno 2004 / anno 2003

Settori attività economica	PAESI UE			PAESI EXTRA UE			COMPLESSIVO		
	Export	Import	Saldo (mio Euro)	Export	Import	Saldo (mio Euro)	Export	Import	Saldo (mio Euro)
A-B Prodotti agricoltura e pesca	-10,8%	-8,4%	-1.850	-5,7%	+6,5%	-3.516	-9,9%	-2,1%	-5.367
C Prodotti miniere e cave	nd	+11,7%	-1.803	nd	+15,0%	-28.922	nd	+14,7%	-30.726
CA Minerali energetici	nd	+11,6%	-1.581	nd	+14,9%	-27.510	nd	+14,7%	-29.091
CB Minerali non energetici	nd	+12,4%	-222	nd	+16,8%	-1.413	nd	+15,8%	-1.635
D Prodotti trasformati e manufatti	+3,5%	+4,5%	+3.409	+9,7%	+10,8%	+33.978	+6,0%	+6,5%	+37.411
DA Prodotti alimentari, bevande e tabacco	+3,4%	+2,3%	-5.149	+3,9%	+6,5%	+1.329	+3,6%	+3,2%	-3.821
DB Prodotti tessili e abbigliamento	-4,4%	-0,9%	+8.763	+2,3%	+6,7%	+2.711	-1,4%	+4,0%	+11.475
DC Cuoio e prodotti in cuoio	-8,0%	+0,1%	+4.142	3,4%	-2,1%	+2.176	-2,0%	-1,6%	+6.319
DD Legno e dei prodotti in legno (escl.mobili)	-0,9%	+1,0%	-1.286	+6,1%	+2,6%	-806	+2,0%	+1,6%	-2.092
DE Carta, stampa ed editoria	-0,1%	-0,3%	-148	+4,1%	-3,4%	+23	+1,0%	-1,1%	-125
DF Prodotti petroliferi raffinati	+2,4%	-4,3%	+2.093	+34,1%	+0,3%	-550	+16,4%	-0,8%	+1.551
DG Prodotti chimici e fibre sintetiche	-0,1%	+4,4%	-12.934	+10,3%	+10,7%	+2.124	+4,0%	+5,8%	-10.811
DH Articoli in gomma e materie plastiche	+5,7%	+7,0%	+3.297	+8,2%	+4,0%	+1.257	+6,3%	+6,2%	+4.555
DI Prodotti lavorazione minerali non metalliferi	+1,9%	+0,2%	+2.949	+3,7%	+10,9%	+3.020	+2,7%	+3,3%	+5.969
DJ Metalli e prodotti in metallo	+20,5%	+14,5%	+1.979	+27,5%	+31,1%	-4.317	+22,7%	+21,5%	-2.343
DK Macchine ed apparecchi meccanici	+3,9%	+2,4%	+15.667	+10,9%	+9,9%	+20.616	+7,2%	+4,8%	+36.292
DL Apparecchi elettrici e di precisione	+3,9%	+7,6%	-11.187	+11,6%	+15,3%	-277	+7,0%	+9,8%	-11.457
DM Mezzi di trasporto	+4,8%	+2,0%	-10.688	+13,7%	+3,6%	+2.201	+7,5%	2,3%	-8.484
DN Altri prodotti ind.manifatturiera (compr.mobili)	-1,8%	+5,4%	+5.911	-1,0%	+13,6%	+4.472	-1,4%	+10,1%	+10.384
- Mobili	-0,4%	+4,1%	+4.666	-0,6%	+29,5%	+2.700	-0,5%	+15,8%	+7.366
E Energia elettrica, gas e acqua	nd	+1,7%	-839	nd	-5,0%	-866	nd	-1,8%	-1.705
Altri prodotti n.c.a.	nd	nd	-596	nd	nd	+583	nd	nd	-5
Totale	+3,2%	+4,1%	-1.680	+9,5%	+11,5%	+1.256	+5,7%	+7,0%	-393

Fonte: ISTAT

Per la composizione merceologica, a livello aggregato è da notare la forte diminuzione del commercio dei prodotti agricoltura e pesca da/verso i paesi UE, mentre per l'extra UE si ha un calo dell'export ed un aumento dell'import; complessivamente il settore è arrivato ad un deficit di 5.367 milioni di euro. Anche la voce energia elettrica ha un elevato deficit.

Nei manufatti abbiamo ancora un buon attivo (37.411 milioni) dovuto soprattutto alla meccanica e – in misura molto minore – a mobili, abbigliamento, prodotti in cuoio, articoli in gomma, ecc. anche se in parte eroso dall'import di prodotti chimici, apparecchi elettrici di precisione, prodotti alimentari, bevande e tabacco.

Complessivamente nel 2004:

- nelle **esportazioni** le variazioni percentuali positive più importanti hanno riguardato le seguenti merceologie: *metalli e prodotti in metallo* (+ 22,7%) ed *prodotti petroliferi raffinati* (+ 16,4%). Le variazioni negative sono legate a: *prodotti agricoltura e pesca* (- 9,9%) e *cuoio e suoi prodotti* (- 2,0%).
- quanto alle **importazioni**, *metalli e prodotti in metallo* (+ 21,5%), *mobili* (+ 15,8%), *minerali non energetici* (+ 15,8%) e *minerali energetici* (+ 14,7%) hanno segnato le variazioni positive di maggior rilievo, mentre i cali di maggior consistenza su sono avuti per: *prodotti agricoltura e pesca* (- 2,1%), *energia elettrica, acqua e gas* (- 1,8%) e *cuoio e suoi prodotti* (- 1,6%).
- i **saldi attivi** più consistenti (mio Euro) sono riferiti all'interscambio delle merceologie: *macchine e apparecchi meccanici* (+ 36.292); *prodotti tessili e abbigliamento* (+ 11.475); *mobili* (+ 7.366) *cuoio e suoi prodotti* (+ 6.319) *prodotti lavorazione minerali non metalliferi* (+ 5.969).
- i **saldi negativi** più gravi concernono: *apparecchi elettrici e di precisione* (- 11.457); *prodotti chimici e fibre sintetiche* (- 10.811); *mezzi di trasporto* (- 8.484); *prodotti agricoltura e pesca* (- 5.367).

COMMERCIO ESTERO
VARIAZIONI PERCENTUALI DEI VALORI MEDI UNITARI E DEI VOLUMI
anno 2004 / anno 2003

UE, EXTRA UE E PRINCIPALI PAESI	VALORI MEDI		VOLUMI	
	Export	Import	Export	Import
Paesi UE di cui:	+4,7%	+4,0%	-0,9%	+0,8%
Germania	+3,8%	+3,9%	-1,4%	+2,8%
Francia	+4,9%	+4,7%	0,0%	-1,4%
Regno Unito	+5,5%	1,9%	-1,8%	-6,4%
Spagna	+5,9%	+4,2%	+1,4%	-1,3%
UEM	+4,4%	+4,5%	+0,1%	+0,6%
Paesi EXTRA UE di cui:	+3,9%	+6,0%	+5,4%	+5,2%
Russia	+3,1%	+6,7%	+24,8%	+11,0%
USA	-0,7%	+2,5%	+2,9%	-4,9%
Cina	+2,4%	+1,3%	+12,5%	+22,0%
Giappone	+6,2%	+0,5%	-5,7%	+4,2%
EDA	+1,8%	+4,4%	+2,2%	+11,2%
Mondo	+4,3%	+4,8%	+1,7%	+2,6%

Settori attività economica	VALORI MEDI		VOLUMI	
	Export	Import	Export	Import
A-B Prodotti agricoltura e pesca	-0,9%	+2,2%	-7,8%	-3,5%
C Prodotti miniere e cave	nd	+9,5%	nd	+5,2%
CA 111 - Petrolio greggio e gas naturale	nd	+8,5%	nd	+4,9%
D Prodotti trasformati e manufatti	+4,5%	+4,3%	+1,7%	+2,6%
DA Prodotti alimentari, bevande e tabacco	+2,3%	+1,6%	+1,9%	+2,0%
DB Prodotti tessili e abbigliamento	+4,6%	+2,0%	-5,5%	+2,1%
DC Cuoio e prodotti in cuoio	+4,0%	-2,1%	-5,5%	+0,8%
DD Legno e dei prodotti in legno (escl.mobili)	+5,5%	+1,4%	-2,8%	+0,5%
DE Carta, stampa ed editoria	+0,6%	-1,7%	+1,3%	+1,4%
DF Prodotti petroliferi raffinati	+18,4%	+12,8%	-1,1%	-11,8%
DG Prodotti chimici e fibre sintetiche	+2,8%	+4,1%	+1,4%	+2,1%
DH Articoli in gomma e materie plastiche	+2,4%	+1,1%	+4,6%	+5,7%
DI Prodotti lavorazione minerali non metalliferi	+0,9%	-0,4%	+2,2%	+4,5%
DJ Metalli e prodotti in metallo	+10,8%	+17,7%	+11,0%	+3,6%
DK Macchine ed apparecchi meccanici	+4,2%	+4,3%	+3,3%	+1,0%
DL Apparecchi elettrici e di precisione	+6,0%	3,3%	1,2%	+6,9%
DM Mezzi di trasporto	+2,2%	+1,8%	+5,4%	+1,3%
DN Altri prodotti ind.manifatturiera (compr.mobili)	3,5%	0,5%	-4,1%	+9,8%
E Energia elettrica, gas e acqua	nd	+9,2%	nd	-9,5%
Totale	+4,3%	+4,8%	+1,7%	+2,6%

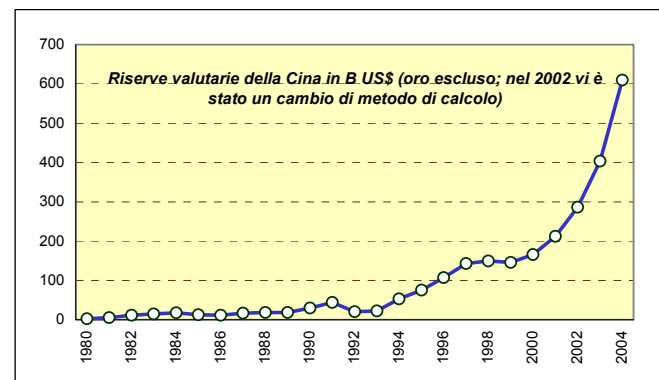
Fonte: ISTAT

COMMENTO

Nel 2004 la Cina è stata la grande protagonista del commercio estero mondiale, sia per i volumi movimentati, sia perché “fa prezzo”, soprattutto in settori dominati dai nostri produttori come abbigliamento, calzature, etc. Secondo i dati del MOFCOM (Ministero del commercio della Repubblica Popolare cinese) nel 2004 il commercio estero della Cina è stato di 1154.74 B US\$ (miliardi di dollari USA), in aumento del 35,7% sull'anno precedente.

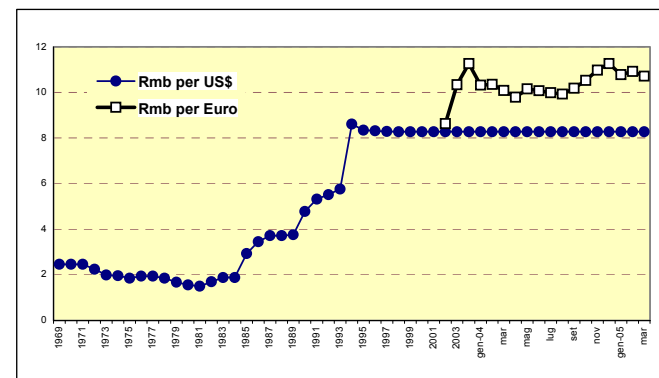
L'import è stato di 561.38 B US\$ (+36%) mentre l'export è stato di 593.36 B US\$ (+35,4%). Il trend sta proseguendo e persino accelerando: nel gennaio 2005 l'export cinese è aumentato del 42,4% sullo stesso mese dell'anno precedente, mentre l'import è aumentato del 24,5%, con un saldo positivo nel mese di ben 6,49 B US\$.

Come risultato, le riserve valutarie della Cina (al 90% investite in dollari USA) alla fine del 2004 hanno superato i 600 B US\$; per giunta, circa i 2/3 di questa enorme massa monetaria è stata accumulata in soli 3 anni (2002, 2003 e 2004), come appare dalla figura a lato.



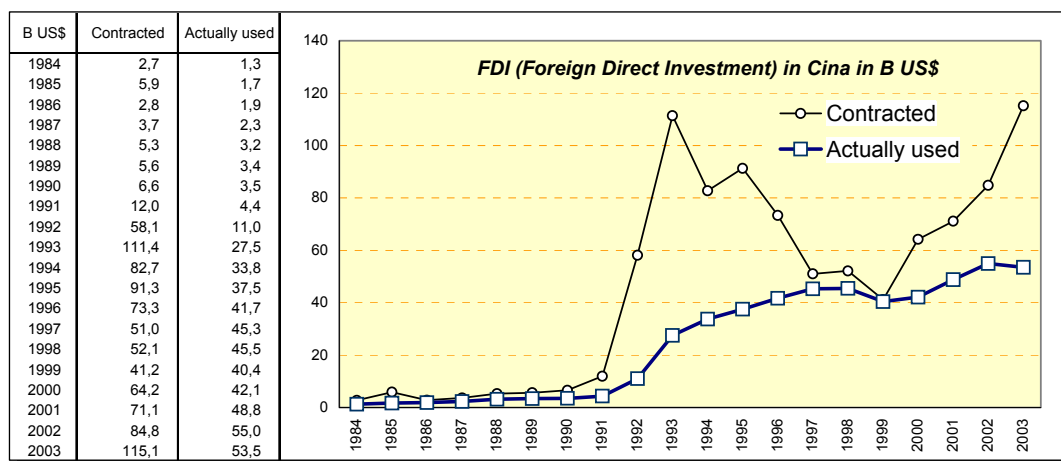
Si è così determinata una situazione di interdipendenza Cina-USA assolutamente imprevedibile qualche anno fa: l'enorme deficit commerciale degli USA che indebolisce il dollaro e la Cina che acquista dollari per sostenere questa valuta e la capacità di acquisto degli americani, che sono i suoi più grandi clienti.

Come conseguenza, le pressioni europee per la rivalutazione della valuta cinese sono destinate a non aver effetto fintanto che non lo deciderà autonomamente il governo cinese, che però dal 1997 ha ancorato stabilmente la sua valuta al dollaro USA, lasciandola fluttuare liberamente contro tutte le altre monete, Euro incluso, come appare dal diagramma a fianco.



A tutti gli effetti, rispetto all'Euro, nel 2004 si è avuta una svalutazione dello yuan cinese (Rmb) rispetto all'Euro, che “fotocopia” quella del dollaro. Ricordiamo che nello stesso anno questa valuta ha oscillato fra un minimo mensile di 1,196 Euro per \$ ed un massimo di 1,341, con una media di 1,244 (era di 1,131 nel 2003 e 0,945 nel 2002).

La svalutazione dell'Euro rispetto al \$ USA è illustrata dalla figura che segue.



Fonte: Ministero del Commercio della Repubblica Popolare Cinese

È evidente la difficoltà della nostra produzione ad operare in una simile situazione, che:

- dura da troppo tempo per poter essere affrontata come contingenza, sacrificando i margini per mantenere le quote di mercato;
- è esplosa troppo rapidamente e con un differenziale troppo elevato per poter recuperare le posizioni attraverso miglioramenti di efficienza o riposizionamento dei prodotti, con l'abbandono della gamma più povera;
- si è sviluppata soprattutto in settori a tecnologia diffusa (abbigliamento di fascia medio-bassa, prodotti in cuoio, etc.) ove il riposizionamento del prodotto implica anche quello del marchio e dei canali distributivi, operazioni che richiedono tempi molto lunghi.

Questa forte variazione dei cambi spiega anche la notevole differenza che esiste fra l'import/export in volume e quello a valore, nonché le forti differenze nelle variazioni di prezzo della tabella precedente.

La pressione sui margini alla quale è sottoposta l'industria manifatturiera italiana si trasmette anche sul settore dello autotrasporto che, pur crescendo in volume, non riesce a spuntare sui prezzi neanche il puro aumento del costo del gasolio.

Peraltro il 2005 non si preannuncia molto migliore: oltre agli aumenti del gasolio vi sono anche quelli dei pedaggi (particolarmente gravosi per Svizzera, Austria e Germania), mentre perdura l'incognita sulla normativa per l'orario di guida degli autisti (direttiva 2002/15/CE), una norma che è stata evidentemente studiata da chi pensava ai trasporti in Olanda o nel bacino della Ruhr ma non aveva presente che Milano è più lontano da Palermo che da Londra o Amburgo.