



Scenari dei trasporti

L'internazionalizzazione del trasporto:
la posizione dell'impresa italiana

FEDERTRASPORTO
Viale Pasteur, 10 - 00144 Roma
Tel. 06.5903972
Telefax 06.5903987
www.federtrasporto.it

Aderente a CONFINDUSTRIA

INDICE

L'INTERNAZIONALIZZAZIONE DEL TRASPORTO: LA POSIZIONE DELL'IMPRESA ITALIANA

PARTE I - LO SCENARIO GLOBALE E LA POSIZIONE COMPETITIVA DELL'ITALIA	PAG. 1
1. Lo scenario globale delle imprese	3
2. La posizione competitiva dell'Italia	9
PARTE II - IL QUADRO DELL'INTERSCAMBIO IN ITALIA	PAG. 13
1. Il trasporto internazionale di merci e passeggeri: flussi, modalità e nazionalità delle imprese	15
1.1. Le merci	15
1.1.1. <i>I flussi quantitativi e monetari</i>	15
1.1.2. <i>La distribuzione dei flussi per modalità di trasporto</i>	26
1.1.3. <i>La distribuzione dei flussi per nazionalità delle imprese di trasporto</i>	30
1.2. I passeggeri	31
1.2.1. <i>I flussi quantitativi</i>	31
1.2.2. <i>La distribuzione dei flussi per modalità di trasporto</i>	32
1.2.3. <i>La distribuzione dei flussi per nazionalità delle imprese di trasporto</i>	34
2. La bilancia dei pagamenti dei servizi di trasporto	36
2.1. Il quadro d'insieme	36
2.2. Le singole modalità	42
2.2.1. <i>I trasporti marittimi</i>	42
2.2.2. <i>I trasporti aerei</i>	43
2.2.3. <i>I trasporti stradali</i>	45
2.2.4. <i>I trasporti ferroviari</i>	47
Appendice statistica	49

NOTA

Federtrasporto è stata costituita nel 1993 come federazione delle imprese di trasporto terrestre aderenti a Confindustria e, dal giugno del 2001, rappresenta anche le imprese di trasporto marittimo ed aereo.

I soci che attualmente vi aderiscono sono ACI, AGENS, AISCAT, ANITA, ASSAEREO, ASSAEROPORTI, ASSOLOGISTICA, CONFITARMA, FEDERTURISMO, FISE, UIR.

Le pubblicazioni di Federtrasporto sono disponibili sul sito internet www.federtrasporto.it. I contenuti di questo numero non sono coperti da *copyright* e sono riproducibili citando la fonte: "Federtrasporto – Scenari dei trasporti n. 16".

PREMESSA

L'internazionalizzazione del trasporto: la posizione dell'impresa italiana è la pubblicazione curata da Federtrasporto¹, edita a cadenza annuale nella collana *Scenari dei trasporti* di Federtrasporto.

Dal 2006, la periodicità della pubblicazione è arricchita da un aggiornamento intermedio - l'*Edizione Flash* - sulla base delle informazioni censite nell'anno esaminato. L'*Edizione Flash* offre un quadro sintetico, soprattutto quantitativo, utile per comprendere se le dinamiche già rilevate trovino elementi di conferma o stiano iniziando a mutare di segno.

Obiettivo principe del volume è l'analisi della posizione competitiva delle imprese italiane di trasporto e logistica nell'interscambio che interessa il nostro Paese e segue le dinamiche del trasporto internazionale di merci e passeggeri da e per l'Italia, sotto il profilo dei flussi (economici e/o quantitativi) e della loro distribuzione per modalità di trasporto e nazionalità delle imprese coinvolte. L'attività di analisi ruota attorno alla Bilancia dei pagamenti italiana di settore ed alle quote di mercato servite dai vettori nazionali nel traffico transfrontaliero.

Questa edizione del volume si divide in due parti². La prima si concentra sull'analisi dello scenario globale relativo all'interscambio internazionale con uno specifico focus sulla posizione dell'Italia e la seconda presenta con maggior dettaglio l'analisi dei flussi economici e/o quantitativi dell'Italia da/verso l'estero, della loro distribuzione per modalità di trasporto, nonché della nazionalità delle imprese coinvolte e della Bilancia dei pagamenti italiana di settore distinguendo per modalità di trasporto e per attività.

¹ Congiuntamente con Nomisma dal 1999 fino al 2013.

² Le Parti I e II sono realizzate rispettivamente da Ezio Civitareale e da Flavia Di Castro dell'Area economica, Studi e Politiche settoriali di Federtrasporto, con il supporto tecnico di Francesca Romana Borghese.

Chiuso in redazione ad Ottobre 2014.

PARTE I

LO SCENARIO GLOBALE E

LA POSIZIONE COMPETITIVA DELL'ITALIA

1. LO SCENARIO GLOBALE

L'andamento dell'attività economica mondiale si sta dimostrando inferiore alle aspettative e la ripresa si prospetta "incerta, modesta e limitata ad alcune aree".¹ Sono aumentati i rischi relativi ad un ulteriore indebolimento dello scenario macroeconomico, mentre la persistenza di condizioni cicliche disomogenee tra aree del mondo induce ad un crescente disallineamento delle politiche economica e monetaria. La crescita si va consolidando negli Stati Uniti e nel Regno Unito, mentre si è indebolita in Giappone e nei principali Paesi emergenti. Il PIL statunitense, infatti, è tornato ad aumentare già dal secondo trimestre (+4,6% in ragione d'anno) grazie all'impulso della domanda interna; si è rafforzato nel Regno Unito (+3,7% in ragione d'anno) ritornando ai livelli pre-crisi; è risultato, invece, pesantemente negativo in Giappone dove la contrazione rilevata nel secondo trimestre (-7,1% in ragione d'anno) ha più che compensato la crescita del trimestre precedente (+6,0%).²

Nell'Area dell'euro la ripresa sembra avere perso slancio; nel secondo trimestre la variazione del PIL non è andata oltre il +0,1% rispetto al periodo precedente, imponendo una correzione delle stime per l'anno in corso.

A rallentare è anche il PIL cinese che nel terzo trimestre scende al +7,3% sul periodo corrispondente (+7,5%) a seguito di un indebolimento della domanda interna non pienamente compensato dalla ripresa di quella estera. Continua a contrarsi l'attività in Russia, scesa nel secondo trimestre al +1,0% (sul periodo corrispondente), ed il Brasile (-0,9%), mentre dopo una crescita superiore alle attese anche il PIL indiano sembra avere perso vigore.

Sulla base di tali indicazioni il Fondo Monetario Internazionale (FMI) ha recentemente corretto al ribasso le sue proiezioni indicando per il prodotto mondiale una crescita pari al 3,3% per l'anno in corso ed al 3,8% per il 2015 scontando prospettive di crescita peggiori di quanto precedentemente stimato anche per il Giappone e l'Area dell'euro, solo parzialmente compensate dal miglioramento dell'economia statunitense. Sembrano inoltre acuirsi i rischi per l'economia globale provenienti dalle oramai note situazioni di crisi geopolitiche (Ucraina, Medio Oriente, ecc.) e sanitarie mentre, a medio termine, il protrarsi di

¹ Banca d'Italia, *Bollettino economico n.4/2014*, Roma ottobre 2014.

² Maturata soprattutto a seguito di un provvedimento fiscale che incrementando le imposte indirette aveva indotto un anticipo delle decisioni di spesa.

situazioni a bassa inflazione, soprattutto in alcuni Paesi avanzati, può ostacolare il ritorno ai livelli di crescita pre-crisi.

Tab. 1. Scenari macroeconomici – Anni 2013-2015
Variazioni percentuali rispetto all'anno precedente

	FMI			Consensus Economics	
	2013	2014	2015	2014	2015
PIL					
Mondo	3,3	3,3	3,8	-	-
Paesi avanzati					
Area dell'euro	-0,4	0,8	1,3	0,8	1,2
Giappone	1,5	0,9	0,8	1,1	1,2
Regno Unito	1,7	3,2	2,7	3,1	2,6
Stati Uniti	2,2	2,2	3,1	2,2	3,1
Paesi emergenti					
Brasile	2,5	0,3	1,4	0,4	1,1
Cina	7,7	7,4	7,1	7,3	7,1
India (1)	5,0	5,6	6,4	5,6	6,3
Russia	1,3	0,2	0,5	0,1	0,8
Commercio Mondiale (2)	3,0	3,8	5,0	-	-

(1) Le previsioni di Consensus Economics si riferiscono all'anno fiscale, con inizio ad aprile dell'anno indicato.
(2) Beni e servizi.

Fonte: Banca d'Italia

Deludente è risultata anche la dinamica rilevata per il 2013: il PIL mondiale è cresciuto solo del +3,3%. L'attività economica nei principali Paesi avanzati è stata nel complesso modesta, e contenuta è stata anche quella delle economie emergenti. Ne ha risentito il commercio internazionale di beni e servizi che, seppur in espansione, è cresciuto solo del 3,0%. Al sostanziale arresto degli scambi che ha caratterizzato il primo semestre dell'anno, ha fatto seguito una ripresa nel secondo che ha visto una crescita dei flussi di commercio di beni sia nei Paesi avanzati, dal +0,4% in ragione d'anno al +2,7%, sia nei Paesi emergenti dell'Asia, dal +3,7% al +8,2%. Nell'Area dell'euro, dopo tre semestri di contrazione ed uno di stagnazione, nella seconda metà del 2013 sono tornati ad espandersi i flussi commerciali (+1,8%) grazie soprattutto alla domanda proveniente da Stati Uniti ed Asia.

Proprio nella propulsione delle economie asiatiche, da oltre dieci anni, ha sede il principale fattore di traino del commercio mondiale; tuttavia, dal 2011, questa spinta sembra essersi attenuata soprattutto a seguito della contrazione della domanda delle economie avanzate, da una parte, e del generale rallentamento dell'attività dell'area, dall'altra. Pertanto il contributo dei Paesi asiatici al commercio mondiale si è andato progressivamente

ridimensionando passando dal 7,2% del 2010 all'1,8% dello scorso anno.³

Nella prima metà del 2014 il commercio mondiale è cresciuto meno delle attese e pur mettendo a segno una ripresa nel secondo trimestre (+2,7% in ragione d'anno da -2,7% nel primo) il FMI ha ulteriormente ridotto le stime di crescita che, per l'anno in corso, sono ora pari al +3,8%.

In prospettiva l'interscambio globale è atteso in graduale ripresa, in ragione del rafforzamento degli investimenti nelle economie avanzate ma, comunque, a livelli inferiori alle medie del periodo antecedente la crisi, ad indicare un leggero indebolimento della relazione tra commercio ed attività economica su scala mondiale.

In effetti, quello che negli ultimi anni sta emergendo è la contenuta dinamica del commercio internazionale sia in termini assoluti sia in relazione a quella del PIL mondiale. In particolare la Banca Centrale Europea (BCE) rileva come l'elasticità del commercio mondiale al reddito - misurata come rapporto tra tasso di incremento medio delle importazioni di beni e servizi e quello del PIL - si sia contratta considerevolmente tra i periodi di osservazione 1981-2007 ed il 2011-2013, scendendo da 1,8 a 1,1 (dato indicativo data la limitatezza del campione). La Banca d'Italia rileva, invece, che il rapporto di elasticità avrebbe risentito particolarmente della crisi economica che ha colpito l'Europa in ragione dell'importanza ricoperta dai Paesi europei nel commercio internazionale, nettamente superiore al loro peso sul PIL mondiale.

In realtà sono molteplici le componenti che sono state rintracciate alla base del recente mutamento del rapporto commercio/PIL; e queste, secondo i ricercatori della BCE, appaiono riconducibili tanto a fattori ciclici quanto a circostanze per loro natura più strutturali e connesse ad una ricomposizione della domanda⁴.

In passato fattori quali la contrazione dei costi del trasporto o il processo di attenuazione delle barriere commerciali, ecc., hanno favorito una crescita più rapida del commercio rispetto al PIL e questo spiegherebbe il picco di elasticità sperimentato verso la fine degli anni '90. Più di recente, invece, la letteratura ha rintracciato tra le determinanti dell'elasticità la diffusione delle catene globali del valore che frammentando la produzione, ed assecondando il ricorso ad input intermedi forniti da produttori esteri (outsourcing), di fatto finivano per incrementare il commercio (lordo) rispetto alle attività.

Tuttavia i dati disponibili (fino al 2011) evidenziano come negli anni della crisi si fosse già

³ Cfr. Banca d'Italia, *Relazione annuale 2013*, Roma, maggio 2014.

⁴ Cfr. BCE, *Bollettino mensile*, Francoforte sul Meno, luglio 2014.

determinata una riduzione della lunghezza media delle catene globali del valore riducendo, nel medio lungo-termine, l'elasticità del commercio mondiale.

Per altro verso, sempre negli anni della crisi, gli investimenti delle imprese - che fra le componenti della domanda sono tra quelli che attivano i maggiori flussi di scambi - hanno cominciato ad indebolirsi al punto da esercitare un'azione di freno sulla crescita del commercio e di fatto hanno compresso il rapporto tra quest'ultima e la crescita del PIL. Quanto detto trova riscontro anche in un'analisi empirica proposta dalla BCE, in base alla quale è probabile che, a medio termine, il commercio resti al di sotto dei livelli impliciti nelle elasticità del periodo pre-crisi⁵ e questo potrebbe determinare effetti anche sulla dinamica attesa dei trasporti mondiali.

Nel 2013 il valore complessivo delle esportazioni mondiali è stato leggermente superiore a quello dell'anno precedente grazie ad un incremento delle quantità (+2,4%) che comunque ha dovuto scontare una leggera flessione dei valori medi unitari (-0,5%).

Tab. 2. Esportazioni mondiali di merci – Anni 2005-2013
Variazioni percentuali rispetto all'anno precedente e valori in miliardi di USD

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Valore (1)	10.508	12.130	14.022	16.159	12.554	15.300	18.328	18.404	18.816
Var.% (1)	13,9	15,4	15,6	15,2	-22,3	21,9	19,8	0,4	2,2
Var.% Valori medi unitari	6,9	6,5	8,7	12,8	-12,0	6,7	13,7	-2,1	-0,5

(1) Comprese le riesportazioni di Hong Kong.

Fonte: WTO

La ripresa del valore degli scambi appare generalizzata tra i vari settori, fatta eccezione per l'industria estrattiva ed il settore degli "altri mezzi di trasporto", ed ha privilegiato l'Unione europea, l'Asia ed il Nord America. In termini di volume il maggiore incremento delle esportazioni lo si rintraccia in Asia (+4,6%) ed in Nord America (+2,8%), più distanti l'UE (+1,7%), il Medio Oriente (+1,5%) e l'America meridionale (+0,7%). L'Africa è l'unica Area ad avere subito una riduzione delle esportazioni, scese in volume del 3,4%.

Dal lato delle importazioni, invece le economie emergenti tendono a diversificarsi da quelle avanzate in quanto presentano, in termini di volumi e di valori, variazioni che si collocano al di sopra del dato medio globale, a fronte di quelle avanzate che non solo sono

⁵ *Op.cit.* BCE, Francoforte sul Meno, luglio 2014.

al di sotto del dato medio ma per quanto concerne l'UE, a causa della persistente debolezza della domanda, registra una variazione negativa in termini di volumi importati (-0,8%).⁶

Tab. 3. Scambi di merci per aree geografiche – Anni 2012-2013
Pesi percentuali sui valori a prezzi correnti

	Esportazioni		Importazioni	
	2012	2013	2012	2013
Unione Europea	31,6	32,3	32,0	31,8
Area dell'euro	24,1	24,3	22,9	22,8
Paesi europei non UE	3,2	3,0	3,1	3,1
CSI	4,3	4,1	3,1	3,0
Africa	3,5	3,2	3,3	3,3
Nord America	12,9	12,9	17,2	16,9
America centro-meridionale	4,1	3,9	4,1	4,1
Medio oriente	7,3	7,1	4,0	4,1
Asia e Oceania	33,2	33,5	33,4	33,6
Mondo	100,0	100,0	100,0	100,0

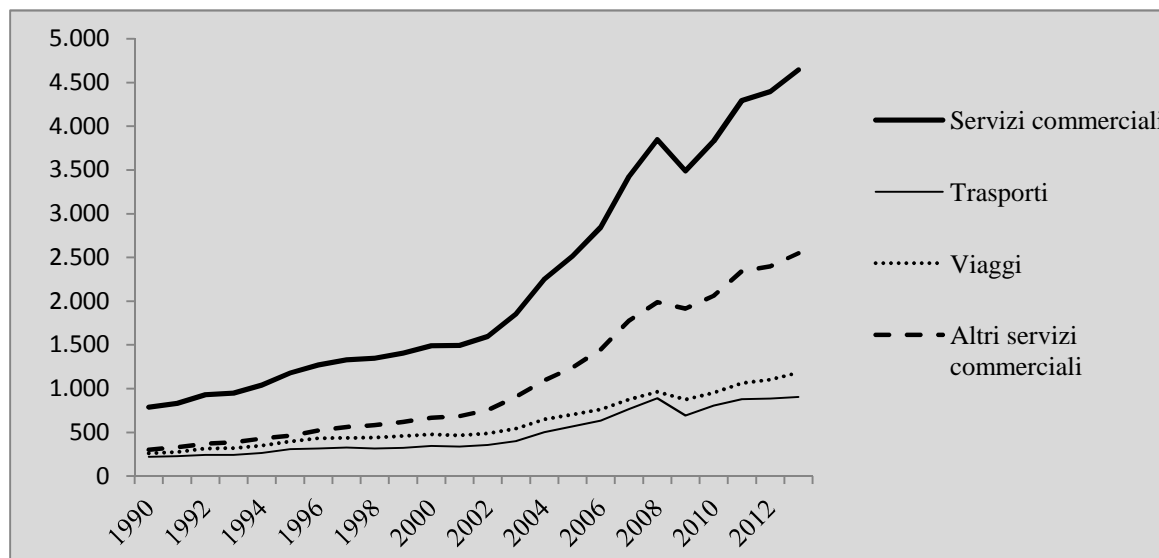
Fonte: ICE

Sul versante dei servizi il World Trade Organization (WTO) stima che nel 2013 gli scambi abbiano raggiunto il valore di 4.644 miliardi di dollari, in crescita del 5,6% rispetto all'anno precedente. Nel complesso delle esportazioni mondiali di beni e servizi, questi ultimi ne rappresentano il 20% circa, un livello medio intorno al quale oscillano da circa un ventennio.

Tuttavia a modificarsi è la composizione settoriale dei flussi. All'innalzamento della quota rappresentata dagli "altri flussi commerciali", arrivata a rappresentare il 55% del complesso delle esportazioni mondiali di servizi commerciali, si è invece venuta riducendo la quota riferita al settore dei trasporti internazionali che pur rappresentando una quota superiore al 25% all'inizio degli anni '90 si è gradualmente ridotta fino al punto di minimo del 2013 (19,5%) in ragione della riduzione degli scambi merci di cui si è detto.

⁶ Cfr. ICE, *L'Italia nell'economia internazionale*, Roma, luglio 2014.

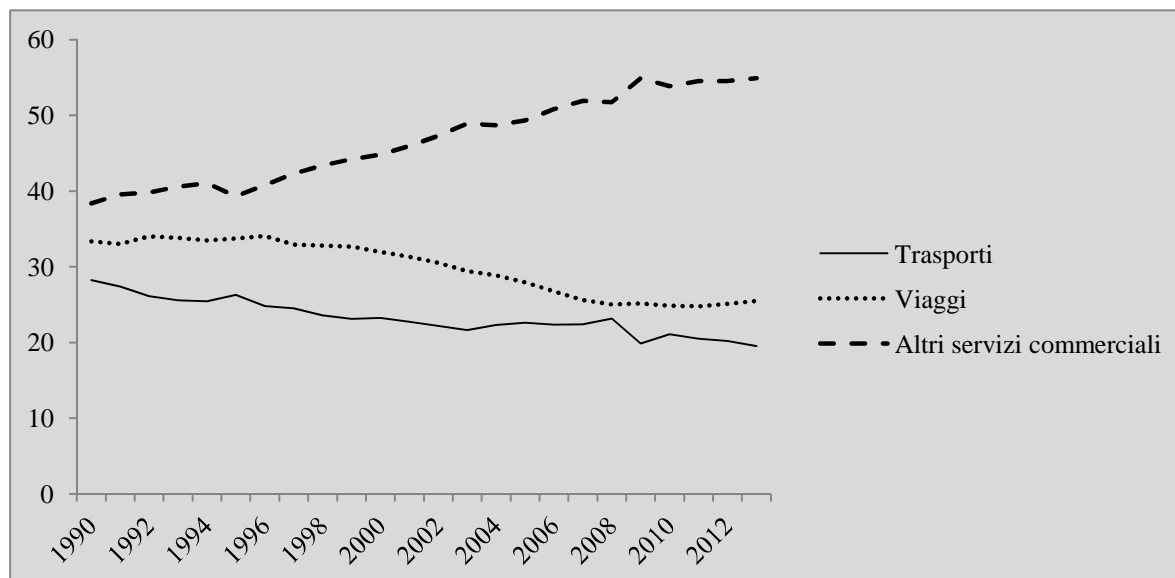
Graf. 1. Esportazioni mondiali di servizi commerciali – Anni 1990-2013
Valori in miliardi di USD correnti



Fonte: WTO

Il settore dei viaggi pur ridimensionato rispetto ai massimi dei primi anni '90 durante i quali sfiorava la quota del 35% si è contratto di quasi dieci punti, mostrando tuttavia un certo dinamismo che lo ha portato a recuperare qualcosa nell'ultimo biennio collocandosi oltre la soglia del 25%.⁷

Graf. 2. Esportazioni mondiali di servizi commerciali – Anni 1990-2013
Composizione percentuale su valori in USD correnti



Fonte: WTO

⁷ Cfr. ICE, *Op. cit.*, Roma, luglio 2014.

2. LA POSIZIONE COMPETITIVA DELL'ITALIA

Su scala nazionale i dati relativi al commercio internazionale di merci (da e per l'Italia) hanno evidenziato, per il 2013, un surplus superiore ai 30 miliardi di cui ha beneficiato l'avanzo della componente non energetica, mentre la contrazione delle quotazioni in euro dei beni energetici sui mercati internazionali ne ha calmierato gli effetti sulla bilancia dei pagamenti.

Ancora una volta a diminuire è la quantità di merce movimentata (import ed export) in ragione di una contrazione sia delle importazioni (-6%) sia delle esportazioni (-4%). Risulta, inoltre, in ulteriore arretramento il valore complessivo delle importazioni mentre le esportazioni, pur in un contesto di riduzione dei prezzi alla produzione, sono rimaste stazionarie rispetto all'anno precedente, mostrando - per il quarto anno consecutivo - incrementi del valore medio per tonnellata.

Il miglioramento della bilancia commerciale nel 2013 sintetizza il miglioramento dell'attivo generato dalle relazioni con i Paesi dell'UE dove, in particolare, cresce l'avanzo con il Regno Unito e la Francia, mentre si riduce il disavanzo con la Germania, soprattutto a seguito della contrazione delle importazioni.

Nonostante l'apprezzamento dell'euro nei riguardi del dollaro statunitense, si è registrato un ulteriore incremento dell'avanzo verso il continente americano e gli Stati Uniti in particolare, a crescere è anche quello dell'Oceania. Migliora anche il disavanzo verso l'Asia e la Cina, pur rimanendo quest'ultimo il più ampio, nonché verso i Paesi africani e dell'OPEC.

Per il secondo anno consecutivo si riduce il disavanzo nel saldo dei servizi di trasporto (da -7,7 a -7,3 miliardi) grazie soprattutto alla riduzione di quello nei trasporti aerei determinato dall'incremento dei flussi turistici esteri. Sul versante dei trasporti merci, il disavanzo è rimasto stabile dove, comunque, ai minori acquisti dall'estero hanno sostanzialmente controbilanciato noli in moderata crescita e quote di mercato dei vettori italiani in calo.⁸

Rispetto ai 7,3 miliardi di disavanzo, la modalità aerea genera un deficit di circa 3,3 miliardi di euro, le attività connesse al trasporto stradale di circa 2,2 miliardi, il trasporto marittimo di 1,5 miliardi e quello ferroviario di 228 milioni di euro.

In base ai dati disponibili, il primo semestre del 2014 presenta un disavanzo di 3,8 miliardi di euro attribuendo al trasporto aereo la responsabilità di un deficit di 1,7 miliardi di euro, a

⁸ Banca d'Italia, *Op. cit.*, Roma maggio 2014.

quello stradale di 1,2 miliardi, al trasporto marittimo per 808 milioni ed a quello ferroviario per 128 milioni.

**Tab. 4. Saldi per modalità e attività dei Trasporti nella Bilancia dei pagamenti (1)
Anni 2011-2014 (Milioni di euro)**

Modalità	Merci	Passeggeri	Servizi	Totale
2011				
Marittima	-1.428	-88	-423	-1.940
Aerea	-373	-3.532	189	-3.717
Stradale	-2.071	43	-246	-2.274
Ferroviaria	-305	81	---	-225
Totale	-4.178	-3.498	-480	-8.156
2012				
Marittima	-1.376	-31	-185	-1.592
Aerea	-388	-3.590	236	-3.741
Stradale	-2.049	47	-210	-2.212
Ferroviaria	-260	82	---	-178
Totale	-4.072	-3.492	-159	-7.723
2013				
Marittima	-1.293	-17	-212	-1.522
Aerea	-453	-3.252	405	-3.300
Stradale	-2.024	43	-263	-2.244
Ferroviaria	-289	60	---	-228
Totale	-4.058	-3.167	-70	-7.294
I semestre '14				
Marittima	-699	8	-117	-808
Aerea	-250	-1.617	183	-1.684
Stradale	-1.100	18	-143	-1.225
Ferroviaria	-153	25	---	-128
Totale	-2.202	-1.567	-77	-3.845

(1) Dati 2012-'14 provvisori.

Fonte: Banca d'Italia

Ma come si sviluppano queste relazioni?

Come in passato, i valori del 2013 confermano la prevalenza della modalità marittima nel trasporto internazionale di merci in termini fisici (59,0%), ma con un peso inferiore rispetto al 2012 (60,9%); si rafforzano, invece, la modalità stradale (al 28,3%) e, per il nono anno consecutivo, quella ferroviaria (al 12,5%); rimane stazionaria la modalità aerea (allo 0,2%).

Ovviamente l'analisi dei flussi economici restituisce una ripartizione modale differente, ma che conferma la prevalenza della strada (44,6%), seguita dal trasporto marittimo (33,5%), da quello ferroviario (13,8%) e da quello aereo (8,1%).

**Tab. 5. Flussi quantitativi ed economici con l'estero per modalità di trasporto (1)
Composizioni percentuali - Anni 2011-2013**

Anni	Marittima	Stradale	Ferroviaria	Aerea	Totale
<i>Flussi quantitativi</i>					
2011	62,1	25,9	11,9	0,2	100,0
2012	60,9	27,0	11,9	0,2	100,0
2013	59,0	28,3	12,5	0,2	100,0
<i>Flussi economici</i>					
2011	34,7	43,1	14,4	7,8	100,0
2012	35,2	43,3	13,7	7,8	100,0
2013	33,5	44,6	13,8	8,1	100,0

(1) Dati 2012-'13 provvisori.

Fonte: Elaborazioni Federtrasporto su dati Banca d'Italia

La domanda internazionale di trasporto merci continua ad essere servita in prevalenza da operatori stranieri. Seppur con andamenti diversi la quota di traffico servita dagli operatori italiani, negli anni, si è progressivamente ridotta; nel 2013, infatti, il traffico in tonnellate su gomma è stato soddisfatto solo per il 25,6% da operatori italiani e non è andata meglio nell'ambito del trasporto aereo (15,6%) o in quello via mare (11,5%).

Tab. 6. Flussi quantitativi con l'estero: quote di mercato dei vettori residenti in Italia per modalità di trasporto (%) - Anni 2011-2013

Anni (1)	Aerea			Marittima			Stradale		
	Imp.	Exp.	Tot.	Imp.	Exp.	Tot.	Imp.	Exp.	Tot.
2011	22,8	19,1	20,8	14,6	11,6	13,9	27,8	26,6	27,4
2012	21,4	17,8	19,2	14,1	10,9	13,2	27,0	25,9	26,4
2013	17,1	14,8	15,6	12,2	9,6	11,5	26,0	25,3	25,6

(1) Dati 2012-'13 provvisori.

Fonte: Banca d'Italia

Nell'ambito del trasporto passeggeri, il 2013 registra una lieve contrazione dei passaggi alle frontiere dei viaggiatori italiani (-1,0%) solo in parte compensata dalla crescita (+0,5%) di quelli stranieri. I dati disponibili per l'anno in corso evidenziano una ripresa degli attraversamenti in ragione del recupero dei viaggi degli italiani (+6%) e della conferma della positiva dinamica degli spostamenti stranieri. Come in passato la modalità stradale continua ad essere quella largamente preferita (66%), soprattutto dai viaggiatori italiani (68,7%); verso scelte alternative all'auto si orientano in misura prevalente gli stranieri (trasporto aereo: 30,9%; marittimo: 2,0%; ferroviario: 1,6%).

Anche nel segmento passeggeri, analizzato al netto dei transiti stradali che sono effettuati in assoluta prevalenza con l'auto privata, si riscontra la netta prevalenza di operatori stranieri nelle altre due modalità rilevate, aerea e marittima. Nel 2013 si rileva un leggero

recupero della quota (+0,5%) dei vettori aerei nazionali rispetto all'anno precedente; come in passato sono le preferenze straniere, salite al 14,6%, a determinare tale incremento, mentre quelle italiane si contraggono per il terzo anno consecutivo, al 15,2%. Si consolida la ripresa anche per il trasporto marittimo e gli operatori nazionali raggiungono nel 2012 il 12,1% in ragione tanto delle scelte degli italiani aumentati dal 10,1% al 12,1% del 2012, quanto degli stranieri che, nello stesso periodo, sono cresciuti dall'8,8% al 12,1%.

Tab. 7. Flussi di persone alle frontiere italiane - Quote di mercato dei vettori residenti in Italia (%) - Anni 2005-2013 (1)

Anni	Trasporto aereo			Trasporto marittimo		
	Stranieri	Italiani	Totale	Stranieri	Italiani	Totale
2009	11,6	19,4	15,0	8,3	9,0	8,6
2010	11,5	20,5	15,4	5,8	8,8	7,1
2011	12,6	18,1	15,0	8,8	10,1	9,4
2012	13,3	15,4	14,2	12,1	12,1	12,1
2013	14,6	15,2	14,8	n.d.	n.d.	n.d.

(1) Dati 2012-'13 provvisori.

Fonte: Banca d'Italia

PARTE II

IL QUADRO DELL'INTERSCAMBIO IN ITALIA

1. IL TRASPORTO INTERNAZIONALE DI MERCI E PASSEGGERI: FLUSSI, MODALITÀ E NAZIONALITÀ DELLE IMPRESE¹

1.1. Le merci

1.1.1. I flussi quantitativi e monetari

Nel 2013, il commercio internazionale di merci, da e per l'Italia, è stato di 432 milioni di tonnellate, di cui il 68% come importazioni ed il restante 32% come esportazioni (tab. 1). Rispetto al 2012, l'incidenza delle importazioni diminuisce di pochi decimali e, viceversa, aumenta di pari misura quella delle esportazioni; sebbene si tratti di variazioni annue molto modeste, queste confermano comunque il trend che ormai caratterizza tale quote negli anni (quella delle importazioni era infatti il 73% nel 2000 ed è scesa al 70% nel 2010).

Tab. 1. Importazioni ed esportazioni - Anni 2009-2014 (1)

Anni	Tonnellate (migliaia)		Milioni di euro		
	Import	Export	Import	Export	Saldi
2009	307.656	125.334	297.609	291.733	-5.876
2010	339.695	142.792	367.390	337.346	-30.044
2011	332.145	141.281	401.428	375.904	-25.524
2012	309.536	146.027	380.292	390.182	9.890
2013	291.957	140.343	359.454	389.854	30.400
Gen.-lug.'14	168.186	80.080	211.266	235.537	24.271

(1) Dati 2012-'14 provvisori.

Fonte: Elaborazioni Federtrasporto su dati Istat

Per il terzo anno consecutivo², la quantità di merce movimentata (import+export) continua a diminuire, ed in misura più sostenuta. Si registra una contrazione del commercio internazionale del 5% determinata soprattutto dal consistente calo delle importazioni (-6% ossia -18 milioni di tonnellate), influenzato da una domanda interna incerta, ma anche dalle esportazioni che, contrariamente a quanto accaduto nel 2012, diminuiscono in percentuale del 4% (-6 milioni).

In termini economici³, nel 2013 le transazioni hanno determinato complessivamente un volume di affari pari a 749 miliardi di euro, che risulta per la seconda volta consecutiva inferiore rispetto a quanto rilevato nell'anno precedente (nel 2012 pari a 770 miliardi). Esportazioni ed importazioni sono il 52% e 48% degli scambi complessivi, confermando la

¹ I dati illustrati nel paragrafo 1.1.1. sono tratti dal sito Internet dell'Istat, nella sezione dedicata ai risultati dell'Indagine sul Commercio con l'estero. Tutte le informazioni riportate nei paragrafi successivi sono di fonte Banca d'Italia; a questo proposito, si ringrazia il dott. Tosti per la preziosa collaborazione.

² Dopo il recupero del 2010 preceduto da un biennio di flessioni.

³ I dati si riferiscono alla valutazione delle importazioni e delle esportazioni Cif-Fob.

superiorità, fra l'altro in aumento, delle merci in uscita rispetto a quelle in entrata (tra il 2004 ed il 2011, la situazione era invece opposta). Di conseguenza il saldo, per il secondo anno consecutivo⁴, è positivo, pari a 30 miliardi di euro, risultando nettamente superiore a quello del 2012 quando si era fermato a 10 miliardi. Tale avanzo è ascrivibile alla riduzione delle importazioni che fra i due anni a confronto, sono passate da 380 a 359 miliardi di euro, in calo per il secondo anno. Le esportazioni, anche se con una flessione di appena 330 milioni di euro (-0,1%), chiudono con una variazione negativa dopo un triennio di aumenti. Nel 2013, il valore medio per tonnellata è stato di 2.778 e 1.231 euro rispettivamente per le esportazioni e le importazioni. In entrambi i casi, tali valori sono in crescita per il quarto anno consecutivo, soprattutto le esportazioni.

Passando all'analisi della distribuzione dei flussi economici in uscita per settore di attività economica, le vendite dei "prodotti delle attività manifatturiere" (come sempre determinano quasi tutte le esportazioni, 96%), dopo un triennio di crescita, sono risultate stabili (tab. 2). Si sono in particolare ridotte le esportazioni di:

- "metalli di base e prodotti in metallo (escluse macchine e impianti)", 12% delle esportazioni: dopo la caduta del 2009 e gli aumenti negli anni successivi, nel 2013 sono state 45,5 miliardi di euro, ossia 5,4 in meno rispetto al 2012;
- "coke e prodotti petroliferi raffinati" (incidenza sul totale del 4%) che, dopo tre anni caratterizzate da una dinamica positiva, passano da 20,5 a 16,4 miliardi di euro.

I settori che invece hanno permesso di controbilanciare tali andamenti negativi sono stati:

- gli "articoli farmaceutici, chimico-medicinali e botanici" (quota sul totale del 5%) che chiudono l'anno con un valore di 19,6 miliardi di euro, generando così un incremento rispetto all'anno precedente di 2,4 miliardi, confermando la dinamica di crescita già in atto da alcuni anni;
- i "prodotti tessili, abbigliamento, pelli e accessori" che continuano ad aumentare; fra i due anni a confronto, le relative vendite sono passate da 43,1 a 45,0 miliardi di euro (12% delle esportazioni totali);
- i "prodotti alimentari, bevande e tabacco" (peso del 7%), in continuo aumento negli ultimi anni, sono stati 27,5 miliardi di euro ossia 1,4 miliardi in più rispetto al 2012;
- i "macchinari ed apparecchi n.c.a.", la voce più significativa con un'incidenza sul totale del 18% che, dopo la robusta flessione nel 2009 (-23%), chiudono l'anno ancora una volta in crescita, in valore assoluto pari a 1,2 miliardi di euro in più rispetto al 2012.

La composizione dei flussi economici in uscita per settore di attività economica non presenta variazioni di particolare rilievo negli ultimi anni, fatta eccezione per un leggero aumento del peso relativo agli "articoli farmaceutici, chimico-medicinali e botanici" la cui quota, tra il 2008 ed il 2013, passa da 3% a 5%.

⁴ Ma contrariamente a quanto accaduto negli ultimi anni precedenti.

**Tab. 2. Esportazioni, importazioni e saldi per settore di attività economica
Anni 2012-2013 – Miliardi di euro (1)**

Settori	2012			2013		
	<i>Imp.</i>	<i>Exp.</i>	<i>Saldi</i>	<i>Imp.</i>	<i>Exp.</i>	<i>Saldi</i>
Prod.agricoltura, silvicoltura e pesca	12,3	5,8	-6,5	12,7	6,0	-6,7
Prod.dell'estrazione di minerali da cave e miniere	74,3	1,5	-72,8	59,3	1,2	-58,1
Prod. delle attività manifatturiere	280,8	373,6	92,8	275,3	373,5	98,2
Prodotti alimentari, bevande e tabacco	27,3	26,1	-1,2	28,0	27,5	-0,6
Prod.tessili, abbigl., pelli e accessori	26,5	43,1	16,6	26,5	45,0	18,4
Legno e prod. in legno; carta e stampa	9,2	7,6	-1,6	9,2	7,8	-1,4
Coke e prodotti petroliferi raffinati	10,6	20,5	9,9	12,2	16,4	4,1
Sostanze e prodotti chimici	35,8	25,3	-10,4	34,7	25,5	-9,2
Articoli farmaceutici, (2)	19,7	17,2	-2,5	20,6	19,6	-0,9
Articoli in gomma (3)	11,5	22,6	11,1	11,7	23,2	11,5
Metalli di base (4)	37,8	50,8	13,1	35,2	45,5	10,3
Computer, app. elettronici e ottici	25,5	12,7	-12,8	22,2	12,3	-9,9
Apparecchi elettrici	13,3	19,9	6,6	12,9	20,2	7,4
Macchinari ed apparecchi n.c.a.	22,5	70,4	47,9	22,3	71,6	49,3
Mezzi di trasporto	30,6	36,3	5,7	29,4	37,2	7,8
Prod. delle altre attività manifatturiere	10,5	20,9	10,4	10,4	21,8	11,4
<i>E. elettrica, gas, vapore e aria cond.</i>	2,6	0,3	-2,4	2,3	0,3	-2,0
<i>Prodotti delle attività di trattamento dei rifiuti e risanamento</i>	5,0	1,7	-3,3	4,5	1,4	-3,0
<i>Altri settori</i>	5,3	7,3	2,0	5,4	7,5	2,0
Totale	380,3	390,2	9,9	359,5	389,9	30,4

(1) Dati provvisori.
(2) Articoli farmaceutici, chimico-medicinali e botanici.
(3) Articoli in gomma e materie plastiche, altri prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi.
(4) Metalli di base e prodotti in metallo, esclusi macchine e impianti.

Fonte: Istat

Dal lato delle importazioni, è sempre il settore dei “prodotti trasformati e manufatti” a determinare la maggior parte degli scambi, 77%⁵. Dopo gli incrementi rilevati nel biennio 2010-'11, le merci in entrata nel nostro Paese diminuiscono per il secondo anno consecutivo: pari a 275 miliardi di euro, registrano una flessione complessiva di circa 5,5 miliardi di euro. In particolare, sono in diminuzione:

- i “computer, apparecchi elettronici e ottici”, incidenza del 6% (in calo negli ultimi anni) che, dopo il forte sviluppo rilevato nel 2010, sono per il terzo anno consecutivo in calo, passando da 25,5 a 22,2 miliardi di euro fra il 2012 ed 2013;
- i “metalli di base e prodotti in metallo, esclusi macchine e impianti”, quota del 10%, che per il secondo anno consecutivo diminuiscono, registrando una contrazione di 2,6 miliardi di euro;

⁵ In aumento rispetto al 2012 tornando così simile ai valori degli anni precedenti.

- i “mezzi di trasporto”, quota 8%, dopo il trend di crescita rilevato nel biennio 2010-'11, confermano la tendenza negativa, seppur in misura decisamente meno accentuata, già rilevata nel 2012; pari complessivamente a 29,4 miliardi di euro nel 2013, ossia 1,2 miliardi in meno rispetto all'anno precedente;
- simile a quest'ultima è stata anche la flessione rilevata per le “sostanze e prodotti chimici” (incidenza sul totale del 10%), le cui importazioni nel 2013 sono state di 34,7 miliardi.

Considerando gli altri settori di attività economica, l'unica variazione assoluta di rilievo è quella, ancora una volta, dei flussi dei “prodotti dell'estrazione di minerali da cave e miniere” (17% delle importazioni totali, quota in calo rispetto al 2012) che, contrariamente a quanto accaduto negli ultimi tre anni, nel 2013 diminuiscono: pari complessivamente a 59,3 miliardi di euro, queste sono quasi 15 miliardi in meno rispetto al 2012.

Se negli ultimi anni la distribuzione per settore di attività economica ha mostrato una crescita del ruolo dei “prodotti dell'estrazione di minerali da cave e miniere” a fronte di un calo dell'incidenza dei “prodotti delle attività manifatturiere” (in particolare, all'interno di quest'ultima categoria, dei “mezzi di trasporto”), nel 2013 tali tendenze non trovano conferma.

Così come nel 2012 (ma contrariamente a quanto accaduto prima), a determinare il saldo positivo della Bilancia dei pagamenti di 30,4 miliardi di euro è stato il saldo degli scambi relativi ai “prodotti delle attività manifatturiere” (con un'incidenza sul totale delle transazioni, import+export, dell'87%): pari a 98,2 miliardi di euro, è risultato superiore alla somma dei deficit totalizzati da quasi tutti gli altri settori produttivi. Fra questi, come sempre, è particolarmente significativo il saldo degli scambi di “prodotti dell'estrazione di minerali da cave e miniere” (8% delle transazioni totali): seppur con un disavanzo nettamente più basso rispetto al 2012 (anno in cui è risultato pari a -72,8 miliardi di euro), chiude il 2013 con un valore negativo di 58,1 miliardi di euro. A questo si aggiungono, come in passato, -6,7 miliardi totalizzati dai “prodotti dell'agricoltura e della pesca” (3% del totale import+export), disavanzo più o meno simile a quello totalizzato nel 2012. A seguire, i risultati peggiori provengono come in passato dagli scambi internazionali di due settori che hanno un'incidenza sul totale inferiore addirittura ad un punto percentuale: il disavanzo di 2,0 miliardi per “l'energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata” e, infine, il deficit riguardante i “prodotti delle attività di trattamento dei rifiuti e risanamento”, -3,0 miliardi (in entrambi i casi, in leggero miglioramento rispetto all'anno precedente).

Tornando al saldo positivo relativo ai “prodotti delle attività manifatturiere”, questo è notevolmente aumentato negli ultimi anni: da 38 a 55 miliardi di euro fra il 2010 ed il 2011, raggiunge i 93 miliardi nel 2012 per arrivare a 98 miliardi nel 2013. All'interno di questo settore, hanno contribuito positivamente all'avanzo complessivo gli scambi di quasi

tutte le categorie di prodotti. I più importanti sono quelli relativi ai:

- “macchinari ed apparecchi n.c.a.” che hanno determinato un saldo positivo di 49,3 miliardi di euro, un valore ormai in crescita da diversi anni;
- “prodotti tessili, abbigliamento, pelli e accessori”, con un avanzo di 18,4 miliardi, risultando così in crescita per il quarto anno consecutivo;
- “articoli in gomma e materie plastiche, ecc.” che chiudono con un surplus di 11,5 miliardi di euro, confermando il trend di crescita rilevato negli anni precedenti;
- “prodotti delle altre attività manifatturiere”, con un saldo pari a 11,4 miliardi, un valore in crescita ormai da anni;
- “metalli di base e prodotti in metallo”, con un avanzo positivo di 10,3 miliardi di euro, un valore in diminuzione rispetto al 2012 ma comunque superiore a quelli precedenti⁶.

Rispetto al 2012, si segnala inoltre la variazione significativa messa in evidenza dagli scambi relativi ai “mezzi di trasporto” il cui saldo, pari nel 2012 a circa +5,7 miliardi di euro (era negativo negli anni precedenti), raggiunge nel 2013 i 7,8 miliardi.

Come in passato, rimangono invece negativi i saldi rilevati per gli scambi⁷ di:

- “computer, apparecchi elettronici e ottici”, -10 miliardi di euro, un risultato che però per il terzo anno consecutivo, migliora;
- “sostanze e prodotti chimici”, -9 miliardi di euro, quasi 1,3 in meno rispetto al 2012, risultando così in diminuzione per il secondo anno consecutivo.

Fra i saldi negativi, si segnala comunque la dinamica di recupero delle transazioni di “articoli farmaceutici, chimico-medicinali e botanici” che chiudono il 2013 con un deficit di quasi un miliardo di euro mentre era stato di -2,5 miliardi nel 2012 (valore in graduale miglioramento anche negli ultimi anni precedenti). Fra i saldi positivi, si distingue la dinamica di quello relativo agli scambi di “coke e prodotti petroliferi raffinati”: dopo un triennio di aumenti, il surplus scende da 9,9 miliardi a 4,1 miliardi di euro fra i due anni a confronto.

Dall’analisi per aree geografiche nel 2013 (tab. 3), il 67% delle esportazioni in valore è stato destinato al mercato europeo (54% nei Paesi dell’UE28), il 15% a quello asiatico, il 12% a quello americano (7% la quota riguardante i soli Stati Uniti) ed il 5% a quello africano. In Europa, i nostri principali acquirenti sono la Germania, 12% delle merci esportate, seguita dalla Francia con l’11% e dal Regno Unito con un’incidenza del 5%.

Negli ultimi anni, le dinamiche più rilevanti sono una flessione degli scambi in Europa - su cui incide la graduale diminuzione della quota delle esportazioni nei Paesi dell’UE28 in

⁶ Questi settori rappresentano nell’ordine il 13%, 10%, 5%, 4% e 11% delle transazioni totali del 2013.

⁷ Le due attività indicate di seguito incidono in misura del 5% e 8% sul totale degli scambi 2013.

parte compensata dalla crescita di quelle negli altri Paesi europei – a favore degli altri continenti, soprattutto l'Asia.

Tab. 3. Esportazioni, importazioni e saldi per gruppi di Paesi - Anni 2012-2013
Miliardi di euro (1)

Paesi	2012			2013		
	Imp.	Exp.	Saldi	Imp.	Exp.	Saldi
EUROPA	244,2	264,2	20,0	242,4	259,9	17,5
<i>Unione europea²⁸</i>	<i>202,8</i>	<i>211,9</i>	<i>9,1</i>	<i>198,9</i>	<i>209,3</i>	<i>10,4</i>
Francia	31,6	43,2	11,7	30,3	42,2	11,9
Paesi Bassi	20,5	9,3	-11,3	20,7	9,1	-11,6
Germania	55,1	48,8	-6,3	53,0	48,4	-4,5
Regno Unito	9,7	19,0	9,2	9,6	19,6	10,0
Spagna	17,0	18,3	1,3	16,2	17,1	1,0
Austria	9,0	8,7	-0,3	9,0	8,5	-0,5
Polonia	7,1	9,2	2,1	6,6	9,4	2,8
<i>Paesi europei non Ue</i>	<i>41,4</i>	<i>52,3</i>	<i>10,9</i>	<i>43,5</i>	<i>50,7</i>	<i>7,1</i>
Svizzera	11,0	22,9	11,9	10,5	20,4	9,9
Russia	18,3	10,0	-8,3	20,1	10,8	-9,3
AMERICA	24,2	44,6	20,3	22,1	44,7	22,5
Stati Uniti	12,7	26,6	14,0	11,5	27,0	15,5
ASIA	74,7	55,0	-19,7	66,2	57,4	-8,8
Cina	25,0	9,0	-16,0	23,1	9,9	-13,3
AFRICA	35,2	19,0	-16,2	26,9	20,4	-6,5
OCEANIA E ALTRI TERR.	1,9	7,4	5,5	1,8	7,4	5,7
MONDO	380,3	390,2	9,9	359,5	389,9	30,4
OPEC	41,1	22,1	-19,0	29,1	23,5	-5,6

(1) Dati provvisori.

Fonte: Elaborazioni Federtrasporto su dati Istat

La stabilità del valore delle esportazioni nel 2013 è la combinazione di una flessione delle vendite in Europa e di una crescita dell'export in tutti gli altri i continenti. Fra questi, l'aumento più sostenuto si è verificato per l'Asia dove le esportazioni continuano ad avere un andamento di crescita seppur in misura inferiore rispetto al passato (fra i due anni a confronto con un volume di scambi di 2,3 miliardi in più rispetto all'anno precedente). Dopo la contrazione rilevata nel 2011, continuano a crescere anche le esportazioni in Africa risultando superiori a quelle totalizzate nel 2012 di quasi 1,5 miliardi di euro. Seppur di soli 99 milioni di euro, anche le vendite verso l'America continuano a crescere; a trainare tale dinamica, le esportazioni negli Stati Uniti che si confermano in crescita, per un valore di quasi +400 milioni.

Di converso, dopo essere aumentate negli ultimi tre anni, le esportazioni verso i Paesi dell'Europa subiscono una battuta di arresto e fra il 2012 ed 2013 scendono da 264 a 260 miliardi di euro. A determinare tale flessione sono le merci in uscita sia verso i Paesi

dell'UE28 (-2,6 miliardi) sia verso i Paesi europei non UE⁸ (-1,7 miliardi), nel primo caso confermando la tendenza già rilevata nel 2012⁹ ma nel secondo caso interrompendo la crescita in atto ormai da tre anni (rappresentano rispettivamente il 54% e 13% delle esportazioni totali). Fra i Paesi dell'UE28, calano per il secondo anno consecutivo le vendite verso la Spagna (4% del totale) che, fra i due anni a confronto, si riducono di circa 1,2 miliardi di euro e, seppur con valori più modesti, diminuiscono anche quelle verso la Francia, -1,0 miliardi, e la Germania, -0,4 miliardi (quote dell'11% e 12%).

Fra i Paesi non UE28, subiscono una sensibile battuta di arresto gli scambi con la Svizzera che passano da 23 a 20 miliardi di euro mentre continuano a crescere quelli con la Russia, registrando un incremento di circa 0,8 miliardi di euro (quote sul totale delle merci in uscita del 5% e 3%). Infine, si conferma la ripresa delle esportazioni con i Paesi dell'OPEC che, dopo la leggera flessione del 2011, crescono ancora (+1,4 miliardi di euro), seppur in misura più modesta rispetto al 2012.

In termini d'importazioni, è sempre l'Europa ad avere un ruolo predominante, 67%, quota che dopo tre anni di trend decrescente si attesta ad un valore superiore a quello rilevato nel 2012 di circa tre punti percentuali. Anche se in flessione per il secondo anno consecutivo, hanno un peso sempre rilevante i flussi dall'Asia che raggiungono nel 2013 il 18%. A seguire l'incidenza delle merci in entrata provenienti dall'Africa, 8%, ed infine il ruolo delle transazioni con l'America che, dopo la lenta ma graduale diminuzione dall'8,5% nel 2000 al 6,1% nel 2006, oscilla da allora intorno a questo valore.

In Europa, sale al 55% il peso dell'UE28 che invece fra il 2003 ed il 2012 era gradualmente sceso dal 63% al 53%. L'incidenza dei Paesi europei non UE raggiunge il 12%, un punto in più rispetto al 2012 (Svizzera e Russia 3% e 6%). Fra i primi, i mercati di approvvigionamento più importanti sono, come sempre, la Germania (15%), la Francia (8%) e i Paesi Bassi (6%). La quota della Germania tende a diminuire in questi ultimi anni, quella della Francia risulta più o meno costante mentre quella con i Paesi Bassi, seppur di pochi decimali, tende ad aumentare.

Ad influenzare in modo sostenuto la diminuzione delle importazioni nel 2013 (-21 miliardi di euro rispetto al 2012) sono le merci in arrivo da tutti i continenti. Le più sostenute sono quelle relative all'Asia ed all'Africa. Dopo gli aumenti sostenuti del biennio 2010-'11, i flussi dall'Asia continuano a diminuire risultando inferiori di circa

⁸ I Paesi europei non UE comprendono tutti i Paesi dell'Europa non facenti parte dell'UE28: Albania, Andorra, Bielorussia, Bosnia-Erzegovina, Ceuta, Ceuta e Melilla, Melilla, ex Repubblica Iugoslava di Macedonia, Faeroer, Gibilterra, Islanda, Kosovo, Liechtenstein, Melilla, Montenegro, Norvegia, Repubblica moldova, Russia, San Marino, Santa Sede (Stato della Città del Vaticano), Serbia, Serbia e Montenegro, Svalbard (arcipelago delle), Svizzera, Turchia, Ucraina.

⁹ Preceduta però da un biennio di crescita.

8,5 miliardi rispetto al totale 2012. Simile a questa la contrazione delle merci in arrivo dall'Africa mentre nel 2012 erano risultate in aumento su base annua. Così come nel 2012, i flussi provenienti dall'America subiscono una contrazione, di poco più di due miliardi (-1,1 miliardi la contrazione dei flussi dagli Stati Uniti).

Seppur in misura molto meno sostenuta rispetto al 2012, anche per le importazioni provenienti dall'Europa si conferma la dinamica negativa (dopo un biennio di variazioni positive), risultando 1,8 miliardi di euro in meno rispetto all'anno precedente. Tale risultato è determinato dalle merci in arrivo dai Paesi appartenenti all'UE28, in calo di ben 3,9 miliardi di euro, risultato in parte bilanciato dalla crescita delle importazioni dai Paesi europei non UE pari a circa 2,1 miliardi di euro (1,7 miliardi considerando la sola Russia). Nell'UE28, come nel 2012, si distinguono la contrazione dei flussi con la Germania e la Francia, rispettivamente con flessioni di -2,2 e -1,2 miliardi di euro.

Considerando i saldi dei singoli continenti, continuano a generare un surplus gli scambi con l'America (9% import+export), 23 miliardi di euro, un avanzo in crescita da diversi anni e che nel 2013 aumenta di 2,2 miliardi. Analoga, seppur più attenuata, la dinamica del saldo con gli Stati Uniti che chiude il 2013 con un valore positivo di 15,5 miliardi, ossia 1,5 miliardi in più rispetto al 2012. Per il terzo anno consecutivo è positivo anche quello con i Paesi europei (67% dell'interscambio complessivo): pari a 17,5 miliardi di euro è però di circa 2,5 miliardi inferiore a quello totalizzato nel 2012 ma comunque di gran lunga superiore a quello del 2011 (pari a 1,8 miliardi). Anche se in misura minore, continua a contribuire positivamente anche il saldo riguardante gli scambi con i Paesi di "Oceania e altri territori" (1% di import+export), pari nel 2013 a 5,7 miliardi di euro (con una crescita annua di 150 milioni).

Sono invece ancora negativi i saldi con gli altri continenti. Il mercato asiatico (17% delle transazioni totali) chiude con un disavanzo di 9 miliardi, risultando comunque in forte riduzione rispetto a quanto accaduto in passato (pari a -20 e -33 miliardi nel biennio 2012-'11); in questa area, particolarmente negativo è il quadro degli scambi con la Cina (4% del totale) il cui deficit è stato di 13 miliardi, risultando comunque migliore rispetto a quello rilevato nel 2012 di circa 2,7 miliardi (oscillava intorno a -4 miliardi nei primi anni del 2000). Per i Paesi dell'Africa (6% di import+export), il saldo raggiunge -6,5 miliardi di euro, un valore in netto calo rispetto a quello rilevato nel 2012 (pari a -16 miliardi di euro).

Come anticipato, le transazioni con i Paesi europei hanno generato nel 2013 un sostanzioso saldo positivo. A determinare questo risultato, sono stati gli scambi sia con i Paesi dell'UE28 sia con gli altri Paesi europei¹⁰. Nel primo caso, il saldo della Bilancia dei

¹⁰ Quota di import+export dei Paesi UE28 e degli altri Paesi europei pari rispettivamente a 54% e 13%.

pagamenti è positivo per il secondo anno consecutivo ed in crescita: pari a 9,1 miliardi nel 2012, sale a 10,4 miliardi nel 2013. Fra questi, continuano ad essere negativi i saldi con i Paesi Bassi, risultando sostanzialmente costante negli ultimi anni (pari a circa -11,6 miliardi di euro), e quello con la Germania, anche se con un valore assoluto inferiore rispetto al passato (-4,5 rispetto a -6,3 e -13,1 miliardi di euro nel biennio 2012-'11). I risultati positivi più significativi sono, come sempre, quelli generati dagli scambi con la Francia, quasi 12 miliardi ed il Regno Unito, 10 miliardi (in entrambi i casi valori leggermente superiori a quelli del 2012)¹¹.

In merito al saldo delle transazioni con gli altri Paesi non UE, nel 2013 l'avanzo è stato di 7,1 miliardi di euro, un valore inferiore rispetto al 2012 quando aveva raggiunto i 10,9 miliardi di euro ma più simile a quello rilevato nel 2011 (anno in cui era più che raddoppiato). Come sempre, è positivo ed elevato il saldo con la Svizzera, pari a quasi 10 miliardi (seppur in calo di 2 miliardi rispetto a quello del 2012) mentre si conferma di segno negativo ed in crescita quello con la Russia che fra il 2012 ed il 2013 passa da -8,3 a -9,3 miliardi di euro.

Infine, si segnala il disavanzo con i Paesi esportatori di petrolio (OPEC), in netta contrazione rispetto al 2012. Pari a -7 miliardi nel 2009, è aumentato a circa -17 miliardi nei due anni successivi, proseguendo la sua crescita fino a -19 miliardi nel 2012, ma scendendo a soli -6 miliardi nel 2013.

In base ai dati disponibili per il 2014, nel periodo gennaio-luglio le merci scambiate continuano a diminuire, seppur in misura più modesta. Complessivamente pari a 248 milioni di tonnellate sono in calo rispetto allo stesso periodo del 2013 di quasi il 3%, combinazione di una contrazione (come nel 2013) sia delle importazioni sia delle esportazioni, del 3% (rappresentano rispettivamente il 68% e 32% delle transazioni totali). In termini economici, tali scambi hanno generato un volume di affari di 447 miliardi di euro, un valore leggermente inferiore a quello rilevato nello stesso periodo dell'anno precedente (di circa 570 milioni), e la differenza fra esportazioni ed importazioni (53% e 47% del totale), come nell'ultimo biennio, è positiva. Inoltre, pari a 24,3 miliardi di euro, è superiore al surplus realizzato nello stesso periodo del 2013 di 6,5 miliardi. Tale risultato è la sintesi di una dinamica decrescente, come nel 2013, delle importazioni di 3,6 miliardi e di un andamento delle esportazioni che, dopo lo stop del 2013, ricominciano a crescere (quasi 3 miliardi).

Considerando la distribuzione degli scambi per settore di attività economica in questi primi sette mesi del 2014, trovano conferma in linea di massima le osservazioni emerse dall'analisi dei dati annuali. I valori più significativi sono ancora il saldo positivo dei

¹¹ Quota di import+export dei Paesi Bassi e della Germania pari rispettivamente a 4% e 14%; della Francia e del Regno Unito a 10% e 4%.

“prodotti delle attività manifatturiere” e quello negativo relativo ai “prodotti dell'estrazione delle cave e delle miniere” (88% e 7% degli scambi). Entrambi contribuiscono al miglioramento del saldo complessivo: il primo aumentando da 58 a 59 miliardi di euro fra i due periodi a confronto ed il secondo riducendosi da -35 a -29 miliardi, a conferma delle dinamiche già messe in evidenza nel 2013. Fra le attività manifatturiere, i saldi positivi più elevati si registrano per gli scambi di “macchinari ed apparecchi n.c.a” (29,8 miliardi di euro), “prodotti tessili, abbigliamento, pelli e accessori” (11,2 miliardi), “articoli in gomma e materie plastiche, altri prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi” (7,1 miliardi) e “prodotti delle altre attività manifatturiere” (6,8 miliardi). I saldi di tutti questi settori (i cui scambi rappresentano rispettivamente il 13%, 10%, 5% e 4% delle transazioni complessive nel 2013), come già detto per il 2013, hanno una dinamica di crescita.

Continuano invece ad essere negativi i saldi relativi agli scambi di “sostanze e prodotti chimici” e “computer, apparecchi elettronici e ottici” (rispettivamente -5,3 e -5,6 miliardi di euro), anche se, come nel 2013, sono su base tendenziale in diminuzione. Le rispettive quote su import+export sono rispettivamente l'8% e 4%.

In relazione alle importazioni in termini economici, ad influenzarne la dinamica negativa sono soprattutto gli acquisti dei “prodotti dell'estrazione delle cave e delle miniere” (14% del totale) che fra i due periodi a confronto passano da 35 a 29 miliardi. A seguire, fra le attività manifatturiere, si rileva la flessione delle importazioni di “coke e prodotti petroliferi raffinati” (pari a 6,1 miliardi di euro ossia 1,2 miliardi in meno rispetto allo stesso periodo del 2013) e degli “articoli farmaceutici, chimico-medicinali e botanici” (11,8 miliardi, -829 milioni)¹². Sono risultati invece complessivamente in crescita gli acquisti dei “prodotti delle attività manifatturiere” ed in particolare fra questi quelli relativi ai “mezzi di trasporti”, 19 miliardi ossia +1,5 miliardi su base tendenziale ed ai “prodotti tessili, abbigliamento, pelli e accessori”, 17 miliardi, +1,2 miliardi (incidenza nell'ordine del 9% e 8% sul totale).

A trainare la crescita delle esportazioni sono invece i “prodotti delle attività manifatturiere” e fra questi le vendite di “macchinari ed apparecchi n.c.a” (43,9 miliardi, ossia 1,6 miliardi in più rispetto allo stesso periodo del 2013), di “prodotti tessili, abbigliamento, pelli e accessori” (28,1 miliardi, +1,3 miliardi) e di “mezzi di trasporto” (23,7 miliardi, +1 milioni). Questi tre settori hanno determinato il 19%, 12% e 10% delle esportazioni totali. A rallentare tale ripresa sono invece le vendite di “coke e prodotti petroliferi raffinati”, pari a 8,2 miliardi di euro ossia 1,4 miliardi in meno rispetto allo stesso periodo del 2013, e di “metalli di base e prodotti in metallo, esclusi macchine e impianti”, 27,2 miliardi di euro con una contrazione di circa un milione di euro (quote rispettivamente del 3% e 12%).

¹² Nell'ordine hanno determinato rispettivamente il 3% e 6% delle importazioni totali.

Analizzando la distribuzione degli scambi per area geografica relativi al periodo gennaio-luglio 2014, valgono in linea di massima le stesse osservazioni emerse dall'analisi dei dati annuali. Come sempre, il saldo delle transazioni con l'America, l'Europa e l'Oceania (e altri territori) è positivo mentre rimane negativo quello relativo agli scambi con l'Asia e l'Africa. Così come nel 2013, al miglioramento del saldo complessivo fra i due periodi a confronto (da 17,7 a 24,3 miliardi di euro) contribuiscono gli scambi con l'Europa (68% delle transazioni complessive) con un forte aumento del surplus, da 12,0 a 14,4 miliardi di euro e quelli con l'Asia e soprattutto l'Africa con una riduzione del deficit. Per l'Asia (16% di import+export), si passa da -4,9 a -4,2 miliardi di euro e per l'Africa (6% di import+export) da -5,6 a -1,2 miliardi di euro. Si deteriora invece l'avanzo registrato con l'America, da 13,0 a 12,3 miliardi, e quello con l'Oceania (e altri territori) da 3,2 a 3,0 miliardi (rappresentano nell'ordine il 9% ed 1% degli scambi complessivi). In ambito europeo, è positivo il saldo degli scambi sia con i Paesi UE28 (56% degli scambi) sia con gli altri Paesi europei (quota del 12%). Ma, sempre come nel 2013, se nel primo caso ha una dinamica fortemente positiva – da 7,3 a 11,3 miliardi grazie ad un aumento sostenuto delle esportazioni ed uno più contenuto delle importazioni - nel secondo è invece negativa: da 4,7 a 3,1 miliardi a causa di una riduzione delle esportazioni superiore alla contrazione delle importazioni. Infine, si segnala la dinamica del disavanzo con i Paesi dell'OPEC che fra i due periodi a confronto diminuisce in misura decisamente significativa, diventando inoltre di segno positivo: da -4,4 miliardi a 626 milioni di euro.

La contrazione delle importazioni si è manifestata soprattutto per gli acquisti proprio nei Paesi dell'OPEC (da 18,4 a 12,3 miliardi fra i primi sette mesi del 2013 e quelli del 2014) e per quelli nei Paesi africani, risultando pari nel periodo a 13 miliardi ossia 4,7 in meno rispetto allo stesso periodo del 2013 (in entrambi i casi rappresentano il 6% delle importazioni totali). Sono invece in crescita soprattutto quelle dall'America (7% la relativa quota): pari a 14,8 miliardi ossia 1,6 in più su base tendenziale.

Dal lato delle esportazioni, a trainare la crescita sono soprattutto gli scambi con i Paesi dell'UE28 (incidenza sul totale del 55%) che, pari a 131 miliardi, in questi sette mesi registrano una crescita tendenziale di quasi 5 miliardi mentre a rallentarla le vendite agli altri Paesi europei (12% del totale) che diminuiscono fra i due periodi a confronto da 31 a 27,8 miliardi di euro. Pesa in questo caso il ruolo degli scambi con la Svizzera che, pari a 11,3 miliardi (5% del totale), diminuiscono in termini tendenziali di 1,5 miliardi.

1.1.2. La distribuzione dei flussi per modalità di trasporto¹³

Nel trasporto internazionale di merci in termini fisici (importazioni+esportazioni), la modalità più rilevante è, come in passato, quella marittima (tab. 4). Nel 2013, sono state trasportate via mare il 59% delle merci, imputabili per il 44% ai bulk liquidi, per il 22% ai bulk solidi, per il 19% al traffico containerizzato e per il 12% e 3% rispettivamente al General cargo ed al Ro-Ro¹⁴; a seguire si trova la modalità stradale con un'incidenza del 28% mentre il trasporto ferroviario ha movimentato il 13%, con una leggera prevalenza del trasporto tradizionale rispetto a quello unitizzato (del tutto marginale il peso del vettore aereo, 0,2%).

Dall'inizio del nuovo millennio, tale distribuzione ha messo in evidenza un calo graduale della quota marittima di cui hanno beneficiato, a seconda degli anni, il trasporto ferroviario ma soprattutto quello stradale. In particolare, tra il 2010 ed il 2013, la quota relativa all'autotrasporto sale da 25% a 28% e quella della ferrovia da 12% a 13%.

**Tab. 4. Flussi quantitativi ed economici con l'estero per modalità di trasporto (1)
Composizioni percentuali - Anni 2009-2013**

Anni	Marittima	Stradale	Ferroviaria	Aerea	Totale
<i>Flussi quantitativi</i>					
2009	64,9	24,0	10,9	0,2	100,0
2010	62,9	25,3	11,7	0,2	100,0
2011	62,1	25,9	11,9	0,2	100,0
2012	60,9	27,0	11,9	0,2	100,0
2013	59,0	28,3	12,5	0,2	100,0
<i>Flussi economici</i>					
2009	32,5	44,5	15,3	7,8	100,0
2010	34,3	43,3	14,8	7,6	100,0
2011	34,7	43,1	14,4	7,8	100,0
2012	35,2	43,3	13,7	7,8	100,0
2013	33,5	44,6	13,8	8,1	100,0

(1) Anni 2012-'13 provvisori; i dati riferiti agli anni 2009-'11 sono leggermente diversi da quelli pubblicati nelle edizioni precedenti di questa pubblicazione a causa di una revisione delle serie storiche.

Fonte: Elaborazioni Federtrasporto su dati Banca d'Italia

A risentire della flessione delle tonnellate di merci complessivamente movimentate nel 2013, è stato esclusivamente il trasporto marittimo che chiude l'anno con una contrazione del 6%, equivalente in valore assoluto ad una riduzione annua di 14 milioni di tonnellate; in questo ambito particolarmente sostenute sono le contrazioni rilevate per i bulk liquidi (-7% ossia -8 milioni) e solidi (-12% ossia -7 milioni di tonnellate). Tali contrazioni seguono inoltre quelle già rilevate negli ultimi anni precedenti. Rispetto al 2012, ricominciano invece a crescere sia l'autotrasporto sia il trasporto ferroviario. Nel primo caso, la quantità di merce movimentata è

¹³ Nell'analisi della distribuzione dei flussi per modalità di trasporto sono state considerate esclusivamente le quattro modalità principali (marittima, aerea, ferroviaria e stradale).

¹⁴ La quota relativa ai bulk liquidi ha una dinamica decrescente negli ultimi anni (51% nel 2009) a beneficio delle altre tipologie fatta eccezione per il Ro-Ro il cui peso si mantiene costante.

umentata su base annua del 2% circa 2,3 milioni di tonnellate in più rispetto all'anno precedente. Anche per il trasporto ferroviario, l'incremento delle tonnellate è stato del 2% corrispondente in questo caso ad un aumento in valore assoluto di quasi un milione.

Come sempre, il ruolo delle singole modalità è invece nettamente diverso se si misurano le merci in termini economici. Considerando i valori medi unitari delle merci per modo di trasporto nel 2013, il valore più basso è sempre quello delle merci in entrata nel nostro Paese via mare, 742 euro/tonnellata, ed il più elevato quello riguardante le esportazioni via aereo, 78 mila euro/tonnellata; sia per le esportazioni sia per le importazioni, tali valori sono per tutte le modalità in diminuzione rispetto al 2012, seppur in misura diversa, fatta eccezione per le esportazioni via mare il cui valore medio passa da 1.781 a 1.900 euro.

In termini economici, la quota del vettore marittimo scende al 34% mentre assumono maggior rilievo (rispetto a quanto accade considerando le quantità) l'incidenza del trasporto stradale, 45%, ferroviario, 14%, ed aereo, 8%. Tra il 2009 ed il 2012, vi è stato un leggero recupero del vettore marittimo¹⁵ parallelamente ad una lieve flessione di quello stradale e ferroviario ma tale tendenza s'interrompe nel 2013, anno in cui l'incidenza del vettore marittimo perde quasi due punti percentuali a beneficio soprattutto di quella relativa alla strada.

La variazione negativa di import+export in termini economici non incide su quanto trasportato complessivamente dal vettore aereo e dall'autotrasporto. In particolare, si osserva una crescita rispettivamente del 2% e dell'1%, in valore assoluto pari a +1,2 e +3,7 miliardi di euro dovuta esclusivamente agli incrementi delle quantità movimentate dato che in entrambi i casi i valori unitari sono diminuiti. A subire la perdita più consistente è il trasporto marittimo, -17 miliardi di euro rispetto al 2012 (-7%). A seguire, seppur con valori più contenuti, il trasporto ferroviario i cui scambi generano circa 740 milioni di euro in meno rispetto all'anno precedente (-1%).

Considerando separatamente i flussi quantitativi in ingresso e in uscita (fig. 1)¹⁶, nella composizione delle importazioni per modalità il peso del trasporto marittimo risulta, come sempre, superiore a quello rilevato nel complesso (import+export) a causa del peso preponderante delle materie prime. Nel 2013, sono infatti arrivate via mare il 67% delle importazioni (quota in leggera diminuzione negli ultimi anni) mentre tale valore risulta pari al 59% per il totale degli scambi. Nell'ambito della modalità marittima, rispetto al complesso delle transazioni marittime in entrata, assume maggior rilievo il trasporto di bulk liquidi e solidi, 48% e 28% (44% e 22% i pesi considerando import+export) mentre è

¹⁵ Negli anni precedenti avevamo invece assistito ad una lieve ma graduale diminuzione dell'incidenza della modalità marittima a beneficio soprattutto di quella stradale (seppur in presenza di valori annui particolari).

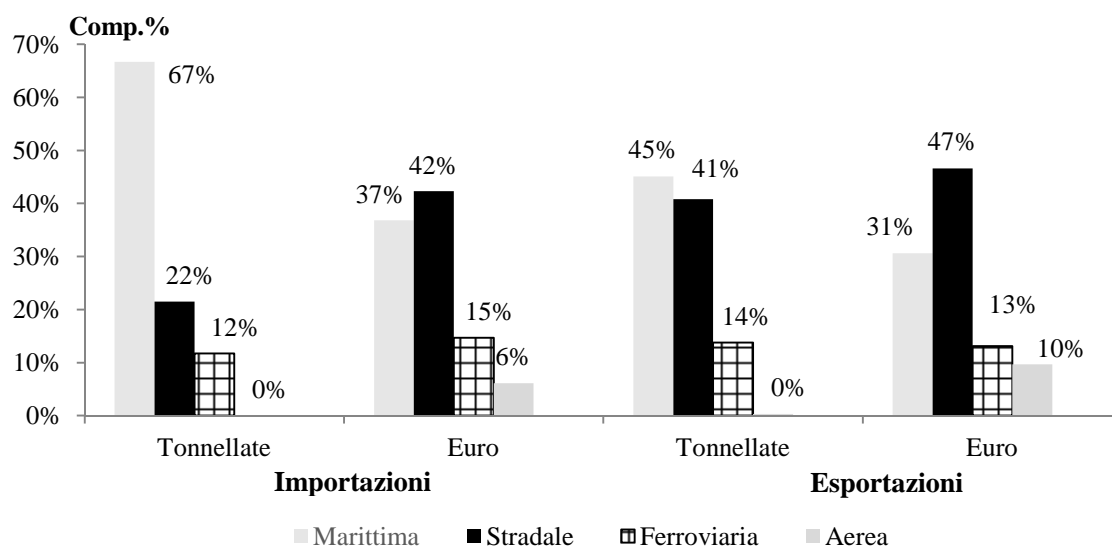
¹⁶ Tabelle in Appendice.

inferiore a quello complessivo il contributo del trasporto containerizzato (10% rispetto a 19%) e, seppur in misura meno evidente, anche il General cargo (11% rispetto a 12%) ed il Ro-Ro (2% e 3%).

L'incidenza della modalità stradale è del 22% e quella relativa alla ferrovia del 12%; il contributo del trasporto ferroviario unitizzato per l'import è più modesto rispetto a quello totale, 39% rispetto a 45%, e viceversa per quello tradizionale, 62% e 55%.

Come negli ultimi anni, la composizione dei volumi in importazione mostra un leggero ma continuo aumento del ruolo sia della strada sia della ferrovia a svantaggio della quota del trasporto marittimo.

Fig. 1. Flussi quantitativi ed economici di importazioni ed esportazioni: composizione percentuale per modalità di trasporto – Anno 2013 (Dati provvisori)



Fonte: Elaborazioni Federtrasporto su dati Banca d'Italia

Anche per le importazioni, la quantità di merce movimentata continua a diminuire nel caso del trasporto marittimo (seppur in misura più contenuta rispetto a quanto avvenuto nel 2012): la contrazione si attesta al 5%, in valore assoluto pari a -9 milioni di tonnellate. Dopo le flessioni rilevate nel 2012, invece, il traffico aumenta sia per l'autotrasporto, 1 milione ossia 2%, sia per la modalità ferroviaria, 2% ossia poco più di mezzo milione di tonnellate.

Considerando le importazioni in termini economici, l'autotrasporto movimentata il 42% degli acquisti ed il marittimo il 37%, quote che rispetto al 2012 risultano nell'ordine in aumento ed in calo. A seguire, il vettore più significativo è quello ferroviario, 15%, ed infine quello aereo con una quota del 6%.

Complessivamente, le importazioni sono diminuite in termini economici di circa 18 miliardi di euro (-5%) di cui poco più di 16 miliardi sono ascrivibili al trasporto marittimo

(-12%). Anche il vettore ferroviario e quello aereo, seppur in misura di gran lunga inferiore, subiscono una contrazione rispettivamente di 1,1 e 0,7 miliardi di euro rispetto al 2012. Rimane invece all'incirca costante quanto generato dagli scambi via strada.

Passando ai volumi quantitativi di esportazioni nel 2013, è sempre il vettore marittimo a detenere la quota di mercato più elevata¹⁷, 45%. Sul complesso delle merci in uscita via mare, la distribuzione per tipologia si differenzia sensibilmente da quella relativa alle merci in entrata. Le differenze più evidenti riguardano in particolare la quota del trasporto di container, molto più elevata (41% rispetto a 11%) e quelle invece più basse dei bulk liquidi (31% rispetto a 48%) e solidi (7% rispetto al 28%).

Nell'export, l'autotrasporto assume un ruolo di particolare rilievo (determinato dal maggior peso di beni manufatti nelle esportazioni): 41% delle merci vendute all'estero, quota in leggero ma graduale aumento negli ultimi anni. Fra le altre modalità, anche l'incidenza del trasporto ferroviario aumenta rispetto a quanto rilevato per le importazioni attestandosi nel 2013 al 14% (all'incirca come negli ultimi anni); rispetto alle importazioni, è il trasporto unitizzato a far la differenza il cui peso è del 39% per le merci in entrata via ferrovia, ma sale al 54% per quelle in uscita; come sempre, il peso del vettore aereo, considerando le tonnellate, è marginale, appena lo 0,3%.

Come per le importazioni, la flessione delle merci in uscita dall'Italia ha colpito esclusivamente la modalità marittima mentre la quantità movimentata dall'autotrasporto e dalla ferrovia è aumentata. Nel primo caso, le tonnellate sono diminuite del 7% ossia quasi 4,5 milioni in meno rispetto al 2012. Fatta eccezione per i bulk solidi (i cui scambi sono leggermente aumentati), tutte le altre tipologie di trasporto mostrano una contrazione delle tonnellate trasportate, in particolare i bulk liquidi con un calo del 17% ossia -4 milioni di tonnellate. Il trasporto aereo, ferroviario e stradale hanno invece una dinamica positiva fra cui, ovviamente, di particolare importanza è quella della strada con una crescita del 2% corrispondente in valore assoluto a +1,3 milioni di tonnellate.

Come in passato, considerando i flussi in uscita in termini economici, è prevalente il ruolo dell'autotrasporto, con una quota nel 2013 del 47%, seguito da quello relativo al vettore marittimo, 31%, percentuali che mostrano negli ultimi anni una tendenza di aumento la prima e di stabilità la seconda. L'incidenza del vettore ferroviario oscilla intorno al 13%, in leggero ma graduale calo negli ultimi anni ed, infine, con una dinamica opposta, la quota del vettore aereo che raggiunge il 10% dei flussi economici (nonostante i quantitativi trasportati marginali, 0,3%).

Complessivamente le esportazioni sono leggermente aumentate in termini economici (1%, +5 miliardi rispetto al 2012). Tutte le modalità ne hanno risentito fatto eccezione per quella

¹⁷ Seppur con un valore inferiore rispetto alle importazioni.

marittima che, comunque, registra una lievissima flessione, pari ad appena mezzo punto percentuale. A crescere in valore assoluto è soprattutto il valore dei beni trasportati via strada che fra i due anni a confronto passa da 176,6 a 180,1 miliardi di euro (2%); le transazioni via aereo hanno generato un volume di affari complessivo di quasi 38 miliardi ossia 1,2 miliardi in più rispetto al 2012 e, infine, le esportazioni via ferrovie, in totale quasi 51 miliardi di euro, sono state circa 320 milioni in più rispetto all'anno precedente (in tutti i casi grazie all'incremento delle quantità movimentate).

1.1.3. La distribuzione dei flussi per nazionalità delle imprese di trasporto

La domanda di trasporto merci internazionale¹⁸ è, come sempre, servita prevalentemente dagli operatori stranieri (tab. 5). Nel 2013, in ambito stradale il 26% del traffico è stato soddisfatto da vettori italiani, il 16% nel caso del trasporto aereo ed il 12% per quello marittimo¹⁹.

In merito al trasporto aereo, dopo la caduta tra il 2007 ed il 2009 (dal 30% al 17%²⁰), nel 2010 la presenza degli operatori italiani sul mercato internazionale ha recuperato terreno, attestandosi intorno al 22%. Da allora però, ha di nuovo un trend negativo e nel 2013 si ferma al 16%, tre punti e mezzo in meno rispetto al 2012. Per quanto riguarda le esportazioni, la quota dei soggetti italiani, pari al 15%, è per il terzo anno consecutivo in diminuzione, perdendo nel triennio circa cinque punti. Per le importazioni, dopo essere aumentata nel 2011, la quota di mercato dei vettori italiani continua a diminuire, scendendo tra il 2012 ed il 2013 da 21% a 17%²¹.

Il trasporto stradale soddisfatto dagli operatori nazionali, dopo la flessione del 2001, la stabilità nel biennio successivo e l'aumento del 2004, è via via diminuito negli anni seguenti. E, seppur con andamenti annuali diversi, il ruolo degli italiani è stato progressivamente eroso dalla concorrenza degli operatori esteri, in particolare residenti nell'area dell'Europa dell'Est (Polonia, Romania, Repubblica Ceca e Slovenia) dato che anche le quote di Paesi come la Francia e la Germania sono in diminuzione. Nel 2013, la quota degli operatori italiani si attesta al 25,6% perdendo rispetto all'anno precedente circa otto decimali. La presenza dei vettori nazionali nei flussi in entrata del nostro Paese, prossima al 36% negli anni 2004-2006, è scesa di anno in anno per attestarsi nel 2013 al 26%. Dal lato delle esportazioni, il ruolo italiano è diminuito progressivamente dal 2004 (anno in cui aveva raggiunto il 36%), risultando pari nel 2013 al 25%.

¹⁸ Per quanto riguarda il trasporto ferroviario, la rilevazione condotta da Banca d'Italia si riferisce attualmente soltanto alla tratta in territorio italiano ed è in lavorazione un'estensione dell'indagine in grado di rilevare le informazioni al di là dei confini nazionali.

¹⁹ Con la 12^a flotta nella graduatoria mondiale, gli armatori italiani operano in prevalenza Estero su Estero.

²⁰ Il ruolo degli operatori nazionali ha avuto un trend decrescente nei primi quattro anni del nuovo millennio a cui si è contrapposta negli anni successivi una tendenza a rafforzarsi fino al 2007.

²¹ Fino al 2004, la presenza degli operatori nazionali è stata simile per le importazioni ed esportazioni; da allora fino al 2010, però, è risultata sempre superiore per i flussi di merci in entrata.

Tab. 5. Flussi quantitativi con l'estero: quote di mercato dei vettori residenti in Italia per modalità di trasporto (%) - Anni 2000-2013

Anni (1)	Aerea			Marittima			Stradale		
	Imp.	Exp.	Tot.	Imp.	Exp.	Tot.	Imp.	Exp.	Tot.
2009	17,4	17,4	17,4	17,1	14,8	16,5	29,3	28,1	28,7
2010	21,5	21,5	21,5	14,7	12,0	14,0	28,5	27,4	27,9
2011	22,8	19,1	20,8	14,6	11,6	13,9	27,8	26,6	27,4
2012	21,4	17,8	19,2	14,1	10,9	13,2	27,0	25,9	26,4
2013	17,1	14,8	15,6	12,2	9,6	11,5	26,0	25,3	25,6

(1) Dati 2012-'13 provvisori.

Fonte: Banca d'Italia

In merito alla modalità marittima, dopo la diminuzione nel 2004, si assiste ad un lento ma graduale recupero di quote di mercato negli anni successivi con valori che oscillano intorno al 16-17%. Tale dinamica s'interrompe e s'inverte a partire dal 2010, risultando pari nel 2013 all'11,5%. La presenza italiana negli scambi internazionali in uscita continua ad avere una dinamica decrescente e nel 2013 scende di pochi decimali sotto la soglia del 10%; il ruolo degli operatori italiani nel segmento delle importazioni si attesta al 12%, risultando così in diminuzione come negli ultimi anni.

Per questa modalità, sono inoltre disponibili informazioni relative a diverse tipologie di trasporto. I dati 2013 indicano che la presenza dei vettori residenti in Italia è del:

- 30% per il Ro-Ro, quota che, dopo un biennio di flessioni, aumenta fra il 2012 ed il 2013 di ben sei punti;
- 14% nel caso dei bulk liquidi, tre punti in meno rispetto al 2012 accentuando così il leggero ma graduale calo in atto tra il 2009 ed il 2012;
- 10% per il General cargo; valore uguale a quello registrato nel 2010 ossia il più basso dal 2002 ad oggi (quello più alto è stato osservato nel 2003, pari a 24%);
- 12% per i bulk solidi, in calo di quasi due punti rispetto al 2012 anno in cui aveva raggiunto il 14%, quota fra le più elevate;
- quasi 3% per i container (così come nell'ultimo biennio), ossia il doppio rispetto al 2010, anno in cui però era risultata nettamente inferiore a quanto rilevato in precedenza (8%, 11% e 6% le quote rilevate negli anni 2007-'09).

1.2. I passeggeri

1.2.1. I flussi quantitativi

Dopo la stabilità nel 2011 e l'aumento di circa mezzo milione di persone nel 2012, i viaggiatori sono stati nel 2013 poco più di 134 milioni registrando in valore assoluto una contrazione di circa 275 mila unità, corrispondente in percentuale ad una leggerissima

flessione di pochi punti (tab. 6). Questa dinamica è la combinazione di una crescita, seppur di appena mezzo punto percentuale, dei viaggi degli stranieri e di una flessione degli italiani di circa l'1%.

I turisti stranieri nel 2013 hanno determinato il 57% dei passaggi alle frontiere nazionali e, di conseguenza, la quota degli spostamenti degli italiani è stata del 43%, distribuzione simile a quella rilevata nel biennio precedente (nel 2011, però, il peso degli stranieri era aumentato di circa due punti percentuali rispetto al triennio precedente).

Tab. 6. Passaggi di viaggiatori italiani e stranieri alle frontiere italiane - Anni 2009-2014 (Dati in milioni)

	2009	2010	2011	2012	2013	Gen.-lug.'14
Italiani	57,7	59,8	57,5	57,7	57,0	33,4
Stranieri	72,5	74,1	76,4	76,7	77,2	44,7
Totale	130,3	133,9	133,9	134,4	134,1	78,1

Fonte: Banca d'Italia

I dati disponibili per il 2014 delineano però una ripresa di questo settore. Nei primi sette mesi dell'anno i viaggiatori sono aumentati del 3%, ossia quasi 2,2 milioni in più rispetto allo stesso periodo del 2013. Sono in netto recupero i viaggi degli italiani, in crescita del 6% (+1,8 milioni) mentre si conferma la dinamica positiva degli spostamenti degli stranieri, 1% (+340 mila). In questo periodo, la quota dei passaggi alle frontiere è pari al 57% per gli stranieri ed al 43% per gli italiani.

1.2.2. La distribuzione dei flussi per modalità di trasporto

Come in passato, nel 2013 è la strada la modalità di gran lunga più significativa con una quota complessiva di passaggi alle frontiere italiane del 66% (tab. 7). Segue a distanza il trasporto aereo, incidenza del 31%, mentre quello ferroviario e marittimo rappresentano una quota sicuramente più modesta, rispettivamente 1% e 2%. Se nel 2012 si è verificato un leggero recupero (un punto percentuale) della quota stradale a scapito, seppur di pochi decimali, di tutte le altre modalità, nel 2013 la percentuale degli spostamenti in auto subisce una leggera flessione (quasi un punto) assorbita esclusivamente dalla quota dei viaggi in aereo.

A determinare tale differenza sono esclusivamente le scelte degli stranieri. Considerando la ripartizione per modalità di trasporto distintamente per i viaggiatori italiani e quelli stranieri, infatti, si conferma una preferenza leggermente più alta degli italiani rispetto agli stranieri all'uso della strada ma se per i primi la quota, seppur di soli tre decimali, è in aumento per i secondi diminuisce di un punto e mezzo, risultando pari rispettivamente a 69% e 64%²².

²² Per gli italiani, tale incidenza è in aumento per il secondo anno consecutivo (dopo un triennio di leggere flessioni) mentre per gli stranieri ha un trend decrescente ormai dal 2009 (fatta eccezione per il 2012).

**Tab. 7. Passaggi di viaggiatori italiani e stranieri alle frontiere italiane per tipo di modalità
Anni 2009-2014 - Composizioni percentuali annue**

	Stradale	Ferroviaria	Aerea	Marittima	Totale
<i>Italiani</i>					
2009	69,8	1,4	26,5	2,3	100,0
2010	68,8	1,0	27,9	2,3	100,0
2011	66,9	1,2	29,8	2,1	100,0
2012	68,4	0,9	29,0	1,7	100,0
2013	68,7	1,0	28,8	1,5	100,0
Gen.-lug. '14	69,4	1,0	28,4	1,2	100,0
<i>Stranieri</i>					
2009	66,8	2,2	27,7	3,3	100,0
2010	65,9	1,9	28,8	3,5	100,0
2011	65,0	1,9	30,3	2,7	100,0
2012	65,5	1,6	30,5	2,4	100,0
2013	64,0	1,6	32,4	2,0	100,0
Gen.-lug. '14	63,0	1,6	33,5	1,9	100,0
<i>Totale</i>					
2009	68,1	1,8	27,2	2,8	100,0
2010	67,2	1,5	28,4	2,9	100,0
2011	65,9	1,6	30,1	2,5	100,0
2012	66,8	1,3	29,8	2,1	100,0
2013	66,0	1,3	30,9	1,8	100,0
Gen.-lug. '14	65,7	1,3	31,3	1,6	100,0

Fonte: Elaborazioni Federtrasporto su dati Banca d'Italia

Inoltre il ricorso al vettore aereo, dopo essere stato simile nel 2011 per le due tipologie di viaggiatori, torna ad essere come in passato più frequente fra gli stranieri rispetto agli italiani, risultando pari nell'ordine a 32% e 29%. Inoltre, per gli stranieri tale quota è in aumento per il quarto anno consecutivo mentre per gli italiani in leggera diminuzione per la seconda volta. Per le altre due modalità si conferma una leggera preferenza degli stranieri per gli spostamenti sia in treno (1,6% e 1,0% per gli italiani) sia in nave (rispettivamente 2,0% e 1,5%). Tali indicazioni trovano inoltre conferma nei dati disponibili per i primi sette mesi del 2014.

Sia per gli italiani sia per gli stranieri, non si rilevano negli ultimi anni variazioni significative dell'uso del treno mentre il trasporto marittimo, seppur si tratti sempre di variazioni di qualche decimale, presenta un leggero calo delle scelte sia degli italiani sia degli stranieri.

Seppur a fronte di un numero di passaggi alle frontiere nazionali solo in leggero calo nel 2013 (-0,2% ossia -275 mila), questi subiscono una battuta di arresto più marcata per la modalità stradale, risultando l'1% in meno rispetto all'anno precedente, ossia -1,2 milioni di passaggi. Tale dinamica è ascrivibile in particolare alle scelte degli stranieri (-2%, -884 mila) ed, in misura inferiore, anche a quelle degli italiani (quasi -1%, -321 mila).

Ad avere una dinamica di crescita significativa sono invece i passaggi alle frontiere aeree. Dopo il lieve calo registrato nel 2012 (preceduto da un biennio di crescita), questi aumentano del 3% ossia 1,3 milioni di passaggi in più rispetto all'anno precedente. Tale crescita è ascrivibile unicamente alle scelte degli stranieri, che continuano ad avere un

trend positivo, 7% (+1,6 milioni viaggiatori) mentre si conferma negativo quello relativo alle scelte degli italiani, -2% (-291 mila).

Dopo la flessione del 2012 - seguiva l'aumento rilevato nell'anno precedente che interrompeva la tendenza negativa in atto da qualche anno - i passaggi alle frontiere ferroviarie sono nel 2013 in crescita del 2%, in valore assoluto pari a circa 33 mila passaggi in più rispetto al 2012, di cui 4 mila attribuibili alle preferenze di viaggio degli stranieri e 29 mila a quelle degli italiani (in percentuale variazioni pari a 0,3% e 6%).

Sono invece ancora in diminuzione, ed in misura sostenuta, i passaggi alle frontiere portuali. Complessivamente, sono stati 421 mila in meno rispetto all'anno precedente (-15%) di cui -288 mila stranieri e -133 mila italiani.

In base ai dati disponibili per il 2014, nel periodo gennaio-luglio la modalità stradale recupera però terreno rispetto allo stesso periodo del 2013. La crescita complessiva in questo periodo del 3%, ossia di 2,2 milioni di viaggiatori, genera un incremento percentuale analogo dell'uso della strada, corrispondente in valore assoluto a +1,6 milioni di passaggi, quasi tutti italiani. Aumenta, anche l'uso dell'aereo del 3% che equivale in questo caso a +0,7 milioni di viaggiatori (+351 mila stranieri e +316 mila italiani) e quello della ferrovia, 6% ossia +54 mila (netta prevalenza degli stranieri). Continuano invece a diminuire i passaggi alle frontiere portuali, in questo periodo del 7% ossia -89 mila, andamento determinato soprattutto dalle scelte degli stranieri.

1.2.3. La distribuzione dei flussi per nazionalità delle imprese di trasporto

L'analisi dei dati sulla nazionalità delle imprese di trasporto aereo e marittimo che hanno servito questo mercato, com'è noto, mostra la massiccia presenza degli operatori stranieri.

Per il trasporto aereo (tab. 8), il 2010 ha messo in evidenza un segnale positivo, seppur di modesta entità, con una quota in aumento di quasi mezzo punto percentuale dopo anni in cui il ruolo degli operatori italiani si era notevolmente indebolito (dal 2005 al 2009 da 28% a 15%)²³. A partire dal 2011, tale percentuale ha ricominciato a diminuire per assestarsi nel 2012 al 14%. Nel 2013, però, si registra un leggero recupero del ruolo dei vettori nazionali che, rispetto all'anno precedente generano un quota di mercato di sei decimali in più attestandosi a quasi il 15%. Come in passato sono le preferenze degli stranieri a determinare un aumento della presenza dei vettori nazionali, con un quota che sale da 13,3% a 14,6% fra i due anni a confronto mentre le scelte degli italiani, che nel 2012

²³ Sia gli italiani sia gli stranieri si erano infatti orientati sempre con maggiore frequenza verso gli operatori esteri (a causa del ruolo sempre più rilevante assunto dai voli low-cost, principalmente offerti da compagnie estere, oltre che delle discontinuità dei servizi offerti nelle fasi di transizione dalla vecchia compagnia Alitalia).

avevano determinato una quota in diminuzione di quasi tre punti, non determinano variazioni significative di tale indicatore nel 2013 (la quota passa da 15,4% a 15,2%)

Tab. 8. Flussi di persone alle frontiere italiane - Quote di mercato dei vettori residenti in Italia (%) - Anni 2005-2013 (1)

Anni	Trasporto aereo			Trasporto marittimo		
	<i>Stranieri</i>	<i>Italiani</i>	<i>Totale</i>	<i>Stranieri</i>	<i>Italiani</i>	<i>Totale</i>
2009	11,6	19,4	15,0	8,3	9,0	8,6
2010	11,5	20,5	15,4	5,8	8,8	7,1
2011	12,6	18,1	15,0	8,8	10,1	9,4
2012	13,3	15,4	14,2	12,1	12,1	12,1
2013	14,6	15,2	14,8	n.d.	n.d.	n.d.

(1) Dati 2013 provvisori.

Fonte: Banca d'Italia

Per quanto riguarda il trasporto marittimo (tab. 8) – di cui sono disponibili i dati fino al 2012 - dopo la brusca caduta nel 2001, la graduale ripresa fino al 2006 e la successiva tendenza negativa, nel 2011 si è registrato un recupero della quota di mercato di due punti, attestandosi così al 9%. Il 2012 conferma tale tendenza e la presenza degli operatori nazionali raggiunge il 12% (un dato superiore a quelli rilevati nel periodo 2008-‘11). A determinare questa ripresa sono state le scelte sia italiane sia, e soprattutto, straniere: la presenza dei vettori nazionali nel caso dei turisti italiani passa dal 10% nel 2011 al 12% nel 2012 e per quelli stranieri da 9% a 12%.

2. LA BILANCIA DEI PAGAMENTI DEI SERVIZI DI TRASPORTO

2.1. Il quadro d'insieme

Nel 2013, la Bilancia dei pagamenti, contrariamente a quanto accaduto negli ultimi anni, chiude l'anno con un saldo positivo di 17 miliardi di euro (tab. 9). A favorire questo risultato è stato il saldo relativo agli scambi di merci che fra il 2012 ed il 2013 è più che raddoppiato, passando da 16 a 37 miliardi di euro. Migliora anche il dato relativo ai servizi, il cui saldo passa da -0,2 a 2,2 miliardi di euro fra i due anni a confronto (favorito in particolare dalla crescita dell'avanzo relativo ai Viaggi, da 11,5 a 12,8 miliardi e dalla contrazione del disavanzo dei Trasporti che passa da -7,7 a -7,3). Stessa dinamica per i redditi, sia primari sia secondari, che, seppur in misura contenuta, registrano entrambi una riduzione del disavanzo annuo. Nel primo semestre del 2014, il saldo dei conti correnti si attesta a 5,3 miliardi di euro, registrando così un netto miglioramento rispetto allo stesso periodo del 2013 (quando aveva chiuso a -14,9 milioni). Ciò è da attribuire esclusivamente al surplus generato dalle merci che aumenta da 15,6 a 21,3 miliardi di euro dato che tutte le altre voci mostrano invece un leggero deterioramento del disavanzo di periodo.

**Tab. 9. I conti correnti nella Bilancia dei pagamenti - Anni 2011-2014 (1)
(Saldi in miliardi di euro)**

Voci	2009	2010	2011	2012	2013	Gen.-giu.'14
Merci (fob)	-0,4	-21,7	-18,6	15,6	36,8	21,3
Servizi	-9,0	-9,2	-6,2	-0,2	2,2	-0,3
- <i>Trasporti</i> (2)	-6,4	-8,1	-8,2	-7,7	-7,3	-3,8
Redditi primari	-2,6	-4,8	-6,4	-4,1	-3,5	-4,1
Redditi secondari	-18,4	-20,0	-19,3	-19,5	-19,0	-11,6
Totale	-30,4	-55,7	-50,4	-8,2	16,6	5,3

(1) Dati 2012-'14 provvisori.
(2) Escluse le condotte.

Fonte: Banca d'Italia

Nel 2013 (tab. 10), il saldo dei Trasporti nella Bilancia dei pagamenti si attesta a -7,3 miliardi di euro, risultando ancora una volta leggermente inferiore a quello rilevato l'anno precedente (-7,7 miliardi). Anche se di poco l'ammontare annuo delle transazioni, crediti+debiti, del settore Trasporti nella Bilancia dei pagamenti aumenta fra i due anni a confronto, da 29,5 a 29,7 miliardi di euro (in leggera flessione invece nel 2012).

In merito alla distribuzione per attività, i saldi sono ancora tutti negativi e, come sempre (fatta eccezione per il 2009), il deficit più ingente è quello relativo alle merci. La differenza fra crediti e debiti (37% di crediti+debiti, quota ormai in calo per il terzo anno

consecutivo) è stata nel 2013 di -4 miliardi di euro, un valore in leggera ma continua diminuzione negli ultimi anni²⁴.

L'attività di trasporto passeggeri (23% di crediti+debiti) chiude il 2013 con un disavanzo di 3,2 miliardi, registrando per il secondo anno consecutivo una leggerissima flessione. Infine, lo scambio dei servizi di assistenza (40% di crediti+debiti) ha prodotto nel 2013 un deficit di circa 70 milioni di euro, risultando molto più basso rispetto agli ultimi anni (-480 nel 2011 e -159 nel 2012) e simile a quanto invece rilevato nel 2005.

Tab. 10. I trasporti nella Bilancia dei pagamenti per attività (1)
Anni 2009-2014 (Milioni di euro)

Voci	2009	2010	2011	2012	2013	Gen.-giu.'14
<i>Crediti</i>						
Merci	3.355	4.137	3.816	3.670	3.497	1.729
Passeggeri	1.117	1.228	1.520	1.622	1.776	804
S.assistenza	4.718	5.687	5.538	5.598	5.917	2.838
Totale	9.190	11.053	10.874	10.890	11.189	5.372
<i>Debiti</i>						
Merci	5.948	8.408	7.994	7.742	7.555	3.931
Passeggeri	4.627	4.656	5.018	5.113	4.942	2.371
S.assistenza	5.049	6.086	6.018	5.757	5.987	2.915
Totale	15.624	19.150	19.030	18.613	18.484	9.217
<i>Saldi</i>						
Merci	-2.594	-4.271	-4.178	-4.072	-4.058	-2.202
Passeggeri	-3.509	-3.428	-3.498	-3.492	-3.167	-1.567
S.assistenza	-332	-398	-480	-159	-70	-77
Totale	-6.435	-8.097	-8.156	-7.723	-7.294	-3.845

(1) Dati 2012-'14 provvisori.

Fonte: Banca d'Italia

Dall'analisi degli introiti e degli esborsi nel 2013 emerge che:

- dal lato delle uscite, il peso del trasporto merci, per il terzo anno consecutivo, ha una dinamica negativa e si ferma al 41%; anche la quota del trasporto passeggeri subisce una leggera flessione cosicché la quota connessa ai servizi di assistenza segna una modesta crescita, attestandosi al 32%²⁵;
- dal lato delle entrate, sono come sempre i servizi di assistenza a determinarne la quota più elevata, 53%²⁶, risultando superiore a quella rilevata nel 2012 di un punto e mezzo; cresce anche la quota relativa al trasporto passeggeri (16%) mentre continua a diminuire quella relativa alle merci che si ferma al 31% (era 37% nel 2010).

²⁴ La marcata discontinuità registrata nel 2009, con una netta riduzione del passivo relativo all'attività merci, è sostanzialmente riconducibile al rallentamento degli scambi internazionali, e dunque dei servizi di trasporto, e al calo dei noli di quell'anno.

²⁵ Un valore comunque di gran lunga inferiore a quelli rilevati nella prima parte degli anni 2000 quando era vicino al 40%.

²⁶ Percentuale risultata più bassa negli anni 2005-'08 ma che ormai si avvicina a quelle rilevate in precedenza.

Considerando la Bilancia dei Trasporti per modalità (tab. 11), così come nel biennio precedente²⁷, il peso del trasporto marittimo continua a diminuire, dal 33,8% nel 2012 al 32,5% (crediti+debiti) nel 2013. Continua ad aumentare l'incidenza del trasporto aereo (anche se solo di pochi decimali) confermandosi come modalità prevalente (40%) mentre recupera un punto il trasporto stradale che, dopo la flessione rilevata nel 2012, si attesta al 26% dei crediti+debiti complessivi, uno dei valori più elevati rilevati negli ultimi anni. Infine, il ruolo del trasporto ferroviario che, come negli ultimi anni, oscilla intorno al 2%.

Tab. 11. I trasporti nella Bilancia dei pagamenti per modalità (1)
Anni 2009-2014 (Milioni di euro)

Voci	2009	2010	2011	2012	2013	Gen.-giu.'14
<i>Crediti</i>						
Marittima	3.752	4.782	4.116	4.187	4.060	1.986
Aerea	2.961	3.275	3.796	3.973	4.264	1.984
Stradale	2.328	2.848	2.805	2.584	2.736	1.345
Ferroviaria	149	148	156	146	130	58
Totale	9.190	11.053	10.874	10.890	11.189	5.372
<i>Debiti</i>						
Marittima	4.667	6.905	6.057	5.779	5.582	2.793
Aerea	6.819	7.036	7.513	7.714	7.563	3.667
Stradale	3.800	4.795	5.080	4.796	4.980	2.570
Ferroviaria	339	414	381	324	358	186
Totale	15.624	19.150	19.030	18.613	18.484	9.217
<i>Saldi</i>						
Marittima	-916	-2.123	-1.940	-1.592	-1.522	-808
Aerea	-3.858	-3.761	-3.717	-3.741	-3.300	-1.684
Stradale	-1.471	-1.947	-2.274	-2.212	-2.244	-1.225
Ferroviaria	-190	-266	-225	-178	-228	-128
Totale	-6.435	-8.097	-8.156	-7.723	-7.294	-3.845

(1) Dati 2012-'14 provvisori.

Fonte: Banca d'Italia

Dall'analisi di crediti e debiti nel 2013 si rileva che:

- dal lato delle uscite, continua a diminuire la quota del trasporto marittimo (30%), andamento che caratterizza anche il peso della modalità aerea che però era risultato in aumento nei due anni precedenti (41%); ad aumentare è la quota della modalità stradale che raggiunge il 27% (un valore leggermente più elevato rispetto al passato), mentre l'incidenza del trasporto ferroviario, come negli ultimi anni, oscilla intorno al 2%;
- dal lato delle entrate, la quota della modalità marittima è in diminuzione, pari a 36%, un valore più basso rispetto al passato mentre prosegue la crescita di quella aerea (38%); il 24% delle entrate proviene dal trasporto stradale, un valore leggermente superiore a

²⁷ Si ricorda che invece nel 2010, la ripresa delle attività connesse al trasporto merci a fronte di una sostanziale stabilità di quelle riguardanti il trasporto passeggeri e di un aumento di quelle relative ai servizi di assistenza, avevano determinato alcune differenze di rilievo nella distribuzione della Bilancia dei pagamenti per modo di trasporto rispetto al 2009.

quello del 2012 ma inferiore a quelli rilevati nei quattro anni precedenti, mentre si attesta all'1% il peso della modalità ferroviaria.

Tab. 12. Saldi per modalità e attività dei Trasporti nella Bilancia dei pagamenti (1)
Anni 2009-2014 (Milioni di euro)

Modalità	Merci	Passeggeri	Servizi	Totale
2009				
Marittima	-620	-98	-197	-916
Aerea	-361	-3.524	27	-3.858
Stradale	-1.350	40	-161	-1.471
Ferroviaria	-263	73	---	-190
Totale	-2.594	-3.509	-332	-6.435
2010				
Marittima	-1.719	-115	-289	-2.123
Aerea	-444	-3.427	110	-3.761
Stradale	-1.769	41	-219	-1.947
Ferroviaria	-338	72	---	-266
Totale	-4.271	-3.428	-398	-8.097
2011				
Marittima	-1.428	-88	-423	-1.940
Aerea	-373	-3.532	189	-3.717
Stradale	-2.071	43	-246	-2.274
Ferroviaria	-305	81	---	-225
Totale	-4.178	-3.498	-480	-8.156
2012				
Marittima	-1.376	-31	-185	-1.592
Aerea	-388	-3.590	236	-3.741
Stradale	-2.049	47	-210	-2.212
Ferroviaria	-260	82	---	-178
Totale	-4.072	-3.492	-159	-7.723
2013				
Marittima	-1.293	-17	-212	-1.522
Aerea	-453	-3.252	405	-3.300
Stradale	-2.024	43	-263	-2.244
Ferroviaria	-289	60	---	-228
Totale	-4.058	-3.167	-70	-7.294
I semestre '14				
Marittima	-699	8	-117	-808
Aerea	-250	-1.617	183	-1.684
Stradale	-1.100	18	-143	-1.225
Ferroviaria	-153	25	---	-128
Totale	-2.202	-1.567	-77	-3.845

(1) Dati 2012-'14 provvisori.

Fonte: Banca d'Italia

Come negli ultimi cinque anni²⁸, nel 2013 il contributo negativo più imponente proviene dal trasporto aereo. Rispetto al saldo complessivo della Bilancia dei trasporti di -7,3

²⁸ Ma contrariamente a quanto avvenuto nel quinquennio precedente, quando era la modalità marittima ad incidere in misura ingente sul deficit della Bilancia dei pagamenti dei trasporti.

miliardi di euro, tale modalità genera un deficit di 3,3 miliardi di euro, disavanzo che comunque è inferiore di circa 400 milioni rispetto a quello del 2012 e comunque il più basso degli ultimi cinque anni. A seguire, le attività connesse al trasporto stradale che chiudono l'anno con un bilancio negativo, così come nell'ultimo biennio, di 2,2 miliardi. Seppur di poco, continua a ridursi il disavanzo del trasporto marittimo (-1,5 miliardi di euro) mentre quello relativo alla modalità ferroviaria, pari a -228 milioni di euro, è in aumento rispetto al 2012.

Anche nel 2013, la vendita e l'acquisto di servizi di trasporto relativi alle singole modalità e attività hanno generato soprattutto saldi negativi (tab. 12). Come in passato, le attività che hanno chiuso in positivo sono:

- i servizi di assistenza connessi al trasporto aereo, il cui avanzo raggiunge 405 milioni di euro, quasi il doppio rispetto al 2012 e comunque in crescita per il quarto anno consecutivo;
- il trasporto ferroviario di passeggeri, 60 milioni, con un risultato che però è di circa 20 milioni inferiore a quello rilevato nel biennio precedente;
- il trasporto stradale di passeggeri, che registra un surplus di 43 milioni, un valore simile a quello degli ultimi anni.

Nel 2013, i segmenti in cui la posizione delle imprese italiane risulta invece più debole sono, come sempre, il trasporto aereo di passeggeri ed il trasporto di merci sia stradale sia marittimo. Così come negli ultimi anni, il risultato negativo più elevato spetta al trasporto aereo di passeggeri, pari nel 2013 a 3,3 miliardi di euro, un valore leggermente migliore rispetto a quelli rilevati dal 2009 ad oggi.

A seguire, il trasporto stradale di merci con un saldo negativo di 2 miliardi di euro, un valore simile a quello dell'ultimo biennio e quello accumulato dal trasporto marittimo di merci che, pari a -1,3 miliardi di euro, presenta una ulteriore contrazione rispetto all'anno precedente e comunque il più contenuto dal 2008²⁹ (anno in cui si era fra l'altro interrotta la serie di risultati in continuo deterioramento nel nuovo millennio).

Fra le altre attività, i disavanzi più elevati riguardano ancora le merci. Il deficit più elevato è quello che riguarda il trasporto aereo, -453 milioni di euro, un valore in leggero aumento per il secondo anno consecutivo, seguito dal deficit relativo alla movimentazione per ferrovia, -289 milioni, un risultato simile a quello rilevato negli ultimi anni. Le attività connesse ai servizi di assistenza del trasporto stradale generano un disavanzo di 263 milioni di euro, un valore peggiore rispetto al 2012 di circa 50 milioni e quelle relative al settore marittimo, -212 milioni, deficit superiore a quello dell'anno precedente ma sempre di gran lunga inferiore a quello totalizzato nel 2011. Come in passato, infine, il deficit più

²⁹ Nel 2009, il deficit è risultato sensibilmente più basso a causa della riduzione degli scambi internazionali e dunque dell'attività di trasporto di merci.

basso riguarda il trasporto marittimo di passeggeri (-17 milioni) che, dopo essere cresciuto fino al 2010, è in diminuzione per il terzo anno consecutivo.

In base ai dati disponibili per il 2014, il saldo negativo della Bilancia dei pagamenti dei trasporti nel primo semestre si attesta a -3,8 miliardi di euro, un valore leggermente peggiore rispetto a quello rilevato nella stesso periodo del 2013. A determinare tale risultato, e tale dinamica, sono il deficit relativo alle attività connesse alle merci - come sempre il più ingente - che fra i due periodi a confronto passa da -2,0 a -2,2 miliardi di euro e quello generato dal trasporto passeggeri che passa da -1,5 a -1,6 miliardi di euro (nell'ordine 39% e 22% delle transazioni). I servizi di assistenza (39% di crediti+debiti), invece, registrano una leggera contrazione del disavanzo, già di per sé nettamente più contenuto degli altri due (pari a -77 milioni di euro, ossia -7 su base tendenziale).

Considerando la distribuzione per modalità, anche nel primo semestre 2014 il trasporto aereo si conferma prevalente rispetto a quello marittimo, 39% e 33% di crediti+debiti. È ancora il trasporto aereo a generare il saldo negativo più importante, in questi primi sei mesi, pari a -1,7 miliardi di euro, seguito dal disavanzo relativo al trasporto stradale (27% delle transazioni complessive) che si attesta a fine semestre a -1,2 miliardi di euro; in entrambi i casi si registra un leggero peggioramento del saldo, soprattutto per la strada, rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente (in valore assoluto pari rispettivamente a 92 e 162 milioni). Seppur in misura diversa, si deteriorano anche i saldi relativi alle altre due modalità: il deficit del trasporto marittimo passa fra i due semestri a confronto da -789 a -808 milioni di euro e quello del trasporto ferroviario (2% di import+export) da -114 a -128 milioni.

Analizzando sia l'attività sia la modalità, come in passato, le attività con saldo positivo sono sempre i servizi di assistenza connessi al trasporto aereo, il trasporto passeggeri sia ferroviario sia stradale (rispettivamente pari a 183, 25 e 18 milioni di euro; in aumento il primo, in diminuzione il secondo e costante il terzo rispetto allo stesso semestre del 2013). In questo periodo, anche il trasporto marittimo di passeggeri chiude con un avanzo di circa 8 milioni, un valore superiore a quello rilevato nello stesso periodo del 2013 (3 milioni) che però non è stato confermato dal risultato annuale dato che nel 2013 tale attività ha comunque generato un saldo, seppur contenuto ed in diminuzione rispetto agli anni precedenti, negativo. Di converso, le aree di maggior debolezza si confermano essere, nell'ordine, il trasporto aereo di passeggeri ed il trasporto di merci sia stradale sia marittimo (rispettivamente -1.617, -1.100 e -699 milioni di euro, valori peggiori rispetto a quelli rilevati nello stesso semestre del 2013, soprattutto per le merci su strada).

2.2. Le singole modalità

2.2.1. I trasporti marittimi

Nel 2013 (tab. 13), il trasporto di merci ed i servizi di assistenza determinano rispettivamente il 58% e 41% delle transazioni relative al trasporto marittimo, lasciando al trasporto passeggeri un ruolo marginale (1%). Dal 2000 ad oggi, il peso delle merci ha avuto un andamento variabile. In calo nei primi anni, è gradualmente aumentato fino al 2007 per poi ricominciare a diminuire, in misura particolarmente marcata nel 2009. Il 2010 segna invece un certo recupero del ruolo delle merci, da 53% a 56%, pur rimanendo comunque inferiore alla quota raggiunta nel 2008 (61%) e sono ormai tre anni che oscilla intorno al 57%. Viceversa, l'incidenza dei servizi di assistenza è gradualmente aumentata fino al 2005 per poi diminuire fino al 2007 e recuperare invece nel 2008 ma soprattutto nel 2009. Nell'ultimo triennio, però, è passata dal 43% al 41% fra il 2010 e l'anno successivo ed è rimasta sostanzialmente costante fino ad oggi.

Tab. 13. I trasporti marittimi nella Bilancia dei pagamenti per attività (1)
Anni 2009-2014 (Milioni di euro)

Voci	2009	2010	2011	2012	2013	Gen.-giu.'14
<i>Crediti</i>						
Merci	1.915	2.389	2.190	2.160	2.127	1.034
Passeggeri	33	28	44	56	52	29
S.assistenza	1.804	2.365	1.882	1.971	1.881	923
Totale	3.752	4.782	4.116	4.187	4.060	1.986
<i>Debiti</i>						
Merci	2.535	4.109	3.619	3.536	3.420	1.732
Passeggeri	132	142	133	87	69	21
S.assistenza	2.001	2.654	2.305	2.156	2.093	1.040
Totale	4.667	6.905	6.057	5.779	5.582	2.793
<i>Saldi</i>						
Merci	-620	-1.719	-1.428	-1.376	-1.293	-699
Passeggeri	-98	-115	-88	-31	-17	8
S.assistenza	-197	-289	-423	-185	-212	-117
Totale	-916	-2.123	-1.940	-1.592	-1.522	-808

(1) Dati 2012-'14 provvisori.

Fonte: Banca d'Italia

Dal lato dei crediti, tra il 2002 ed il 2008, il contributo del trasporto delle merci è aumentato e viceversa ha avuto una dinamica decrescente quello dei servizi di assistenza (pari a 56% e 43% mentre nel 2002 tali percentuali erano rispettivamente 42% e 58%). Negli ultimi anni, però, la tendenza non è più così marcata ed il peso delle merci ha, di anno in anno, dinamiche opposte (fra il 50-53%) e quello dei servizi oscilla fra 46-49%. In merito al ruolo del trasporto passeggeri, più o meno costante ed inferiore all'1% negli anni, nell'ultimo triennio, anche se di poco, supera tale soglia.

Dal lato dei debiti, nel 2013 il ruolo delle merci risulta pari a 61% e quello relativo ai servizi di assistenza a 38%, percentuali simili a quelle rilevate nel 2012 ma rispettivamente in aumento ed in diminuzione rispetto agli anni precedenti. Infine, il peso delle attività connesse al trasporto passeggeri oscilla, come nel 2012, intorno all'1% (negli anni precedenti pari a circa il 2%).

Il saldo nel 2013 è di -1,5 miliardi di euro, un valore simile a quello totalizzato nel 2012 confermando così un discreto miglioramento rispetto agli anni ancora precedenti (fatta eccezione per il 2009). Per le merci, la componente come sempre negli ultimi anni più significativa, il disavanzo si attesta a circa 1,3 miliardi di euro, in leggero calo rispetto al 2012 per effetto di una riduzione dei debiti superiore a quella dei crediti.

Dopo la robusta contrazione del deficit relativo ai servizi di assistenza nel 2012 (da -423 a -185 milioni di euro, dal 2000 ad oggi, il valore più modesto), nel 2013 questo si attesta a -212 milioni di euro. Infine, il saldo concernente i passeggeri, dopo essersi più che dimezzato nel 2012 (anche in questo caso, il più basso dal 2000 ad oggi), continua a diminuire e si ferma nel 2013 a -17 milioni.

In base ai dati disponibili per il 2014, non si conferma la dinamica decrescente del disavanzo relativa a questa modalità osservata a livello annuale. Il saldo nel primo semestre è pari a -808 milioni di euro mentre era stato di -789 milioni nello stesso periodo del 2013. Tale lieve deterioramento è attribuibile alle transazioni di merci (58% di crediti+debiti) che, a causa di una contrazione dei crediti superiore a quella dei debiti, generano un deficit di 699 milioni di euro, con peggioramento su base tendenziale di 25 milioni. Invece, anche se si tratta di valori modesti, migliora sia il saldo positivo relativo al trasporto passeggeri (1% di crediti+debiti) che passa da 3 a 8 milioni di euro fra i due periodi a confronto sia il deficit connesso ai servizi di assistenza (da -118 a -117 milioni).

2.2.2. I trasporti aerei

Fino al 2004, il trasporto di passeggeri ed i servizi di assistenza hanno determinato quasi tutte le transazioni con una leggera prevalenza del peso relativo alle attività connesse al traffico passeggeri. Da allora, tale attività acquista invece un ruolo sempre più rilevante fino a raggiungere il 54% delle transazioni complessive nel 2013 (tab. 14). L'incidenza dei servizi di assistenza, invece, si ferma al 40%, una percentuale simile a quella rilevata negli ultimi anni. Il restante 6% è rappresentato dal trasporto di merci, un valore complessivamente analogo a quelli registrati in passato.

Per quanto riguarda i singoli contributi su crediti e debiti si rileva che:

- dal lato delle entrate, le attività di trasporto passeggeri hanno generato il 37% dei crediti mentre quelle concernenti i servizi di assistenza il 60%, percentuali che nell'ultimo quinquennio sono rispettivamente in crescita ed in diminuzione; il peso del trasporto

merci si attesta al 3%, quasi un punto in meno rispetto al valore rilevato nell'ultimo biennio,

- dal lato delle uscite, il trasporto passeggeri genera il 64% dei debiti complessivi, percentuale leggermente inferiore a quella rilevata nel 2012 mentre i servizi di assistenza il 29%, una percentuale che, dopo essere stata in diminuzione per diversi anni, risulta nell'ultimo quinquennio, costante; infine l'incidenza del trasporto merci, che negli anni ha un andamento variabile, nel 2013 di aumento, risulta pari all'8%.

Tab. 14. I trasporti aerei nella Bilancia dei pagamenti per attività (1)
Anni 2009-2014 (Milioni di euro)

Voci	2009	2010	2011	2012	2013	Gen.-giu.'14
<u>Crediti</u>						
Merci	70	118	153	142	128	62
Passeggeri	917	1.032	1.296	1.389	1.568	708
S.assistenza	1.973	2.125	2.348	2.442	2.567	1.214
Totale	2.961	3.275	3.796	3.973	4.264	1.984
<u>Debiti</u>						
Merci	431	562	526	529	581	312
Passeggeri	4.441	4.458	4.828	4.979	4.821	2.325
S.assistenza	1.946	2.015	2.159	2.206	2.161	1.031
Totale	6.819	7.036	7.513	7.714	7.563	3.667
<u>Saldi</u>						
Merci	-361	-444	-373	-388	-453	-250
Passeggeri	-3.524	-3.427	-3.532	-3.590	-3.252	-1.617
S.assistenza	27	110	189	236	405	183
Totale	-3.858	-3.761	-3.717	-3.741	-3.300	-1.684

(1) Dati 2012-'14 provvisori.

Fonte: Banca d'Italia

Dopo il netto peggioramento della Bilancia dei pagamenti dei trasporti aerei rilevato nel 2008³⁰, l'ulteriore aggravio nel 2009 e la stabilità nel triennio successivo intorno ad un valore di -3,7 miliardi di euro, nel 2013 si registra una contrazione di tale deficit di circa 440 milioni.

Tale dinamica è dovuta alla riduzione del disavanzo del trasporto di passeggeri, come sempre la componente più importante, il cui saldo complessivo passa fra i due anni a confronto da -3,6 a -3,3 miliardi di euro. I servizi di assistenza, ancora una volta, generano invece un saldo positivo, 405 miliardi di euro, quasi il doppio rispetto al 2012 e comunque molto più elevato rispetto al passato. Infine, continua ad essere negativo, e peggiore rispetto a quelli precedenti, il risultato relativo agli scambi di merci, -453 milioni euro.

³⁰ Pari a -3 miliardi di euro, ossia il doppio del deficit rilevato l'anno precedente, causato sostanzialmente dall'ampliamento del disavanzo relativo al trasporto passeggeri (influenzato dalla crisi dell'Alitalia che ha fortemente inciso sui volumi di traffico internazionale realizzati dalla compagnia).

In base ai dati disponibili per il 2014, il saldo della Bilancia dei pagamenti chiude il primo semestre con un disavanzo di -1.684 milioni di euro, un risultato leggermente peggiore rispetto allo stesso periodo del 2013 quando aveva raggiunto -1.592 milioni di euro. Tale andamento è stato determinato da un sostenuto incremento dei debiti (176 milioni) e da uno più contenuto dei crediti (84 milioni). Per i passeggeri, l'attività più gravosa (oltre che la più importante generando il 54% di crediti+debiti), il semestre chiude con un disavanzo di -1.617 milioni di euro, un risultato che si deteriora rispetto allo stesso periodo del 2013 di circa 79 milioni. Anche il deficit delle merci contribuisce alla dinamica complessiva passando fra i due semestri da -226 a -250 milioni. Di converso, per i servizi di assistenza (40% delle transazioni complessive), il saldo positivo migliora, passando da 172 a 183 milioni di euro.

2.2.3. I trasporti stradali

Nel 2013 (tab. 15), il peso delle transazioni relative alle merci, pur rimanendo l'attività prevalente per questa modalità, si ferma al 58% rispetto al 64% rilevato nel 2012. Viceversa, l'incidenza relativa ai servizi di assistenza passa da 35% a 42%. Si amplia così la tendenza osservata fra il 2008 ed il 2011 di una riduzione della quota delle transazioni relative alle merci e di converso di un aumento di quella dei servizi di assistenza, tendenze che nel 2012 invece non avevano trovato conferma³¹. Il restante 1% è determinato dal trasporto passeggeri, quota superiore a quelle rilevate negli anni '90 (tra il 1995-'98 era appena lo 0,2%) che, dopo aver sfiorato i due punti percentuali tra il 2002 ed 2004, oscilla negli ultimi anni intorno a tale valore.

Considerando la distribuzione dei crediti per attività, il peso del trasporto merci, in aumento fino al 2008, 59%, mostra negli anni successivi una tendenza a diminuire che si accentua fra il 2012 ed il 2013 passando da 52% a 44%. Viceversa, il ruolo dei servizi di assistenza tende a crescere nel tempo, soprattutto fra i due anni a confronto passando da 46% a 54%. Come negli ultimi anni, il peso relativo al trasporto di passeggeri oscilla invece intorno al 2%.

Dal lato degli esborsi, nel nuovo millennio vi è stato un graduale aumento (seppur con qualche incertezza nel biennio 2010-'11) della quota relativa alle merci a fronte di una riduzione del peso relativo ai servizi di assistenza: la prima è passata da 52% nel 2001 a 71% nel 2012 e la seconda da 48% a 29%. Nel 2013, però, si assiste ad una brusca riduzione della prima, 65%, e parallelamente ad un aumento della seconda, 35%.

³¹ Fino al 2001, le transazioni si ripartivano in modo più o meno equo fra attività connesse al trasporto delle merci e servizi di assistenza, con una leggera prevalenza di questi ultimi; successivamente, l'incidenza delle transazioni relative alle merci ha avuto invece una dinamica positiva (66% nel 2008 rispetto a 57% nel 2002) e quella dei servizi decrescente (33% rispetto a 42% nel 2002).

Il saldo relativo ai trasporti stradali è risultato nel 2013 pari a -2,2 miliardi di euro, un valore simile a quelli rilevati nell'ultimo biennio. Negli anni, il deficit della Bilancia dei trasporti stradali è stato comunque caratterizzato da una dinamica complessivamente di crescita³² (seppur talvolta con leggere flessioni annue, come nel 2009 e 2012) e la realtà è che dal 2000 ad oggi è più che triplicato.

**Tab. 15. I trasporti stradali nella Bilancia dei pagamenti per attività (1)
Anni 2009-2014 (Milioni di euro)**

Voci	2009	2010	2011	2012	2013	Gen.-giu.'14
<u>Crediti</u>						
Merci	1.338	1.598	1.445	1.340	1.212	621
Passeggeri	50	53	53	59	54	23
S.assistenza	941	1.197	1.308	1.185	1.470	701
Totale	2.328	2.848	2.805	2.584	2.736	1.345
<u>Debiti</u>						
Merci	2.687	3.367	3.516	3.389	3.236	1.721
Passeggeri	10	12	10	12	11	5
S.assistenza	1.102	1.416	1.554	1.395	1.733	844
Totale	3.800	4.795	5.080	4.796	4.980	2.570
<u>Saldi</u>						
Merci	-1.350	-1.769	-2.071	-2.049	-2.024	-1.100
Passeggeri	40	41	43	47	43	18
S.assistenza	-161	-219	-246	-210	-263	-143
Totale	-1.471	-1.947	-2.274	-2.212	-2.244	-1.225

(1) Dati 2012-'14 provvisori.

Fonte: Banca d'Italia

È fondamentale il deficit relativo alla vendita ed all'acquisto dei servizi di trasporto merci, la voce più importante per questa modalità (58% di crediti+debiti), ad influenzare il saldo relativo a questa modalità. Nel 2013, è stato di circa -2 miliardi di euro, un valore analogo a quello dell'ultimo biennio, ma caratterizzato in precedenza da una forte dinamica di crescita, passando da circa 0,5 ad 1 miliardo tra il 2000 ed il 2005 e da allora aumentando fino a raddoppiare.

In misura decisamente inferiore, il risultato è influenzato anche dal saldo relativo alla vendita ed all'acquisto dei servizi di assistenza, -263 milioni di euro, un valore in aumento rispetto al 2012 e comunque il risultato peggiore dal 2000 ad oggi. Infine, il trasporto passeggeri, l'unica voce in attivo per questa modalità, registra un avanzo nel 2013 di 43 milioni di euro, un valore simile a quello rilevato negli ultimi anni.

³² Nei primi anni del millennio, il disavanzo era rimasto più o meno costante (intorno ai 630 milioni di euro).

In base ai dati disponibili per il 2014, il saldo della Bilancia dei trasporti terrestri nei primi sei mesi è di -1.225 milioni di euro, deficit che peggiora rispetto allo stesso periodo del 2013 di ben 162 milioni. Come sempre, è il trasporto di merci a determinarne la grandezza (60% di crediti+debiti) che in questo periodo ha generato un deficit di 1.100 milioni di euro (era -943 milioni nel primo semestre del 2013). I servizi connessi (sono in questo periodo il 39% delle transazioni complessive) producono un disavanzo di 143 milioni di euro, più o meno come nello stesso periodo del 2013. Si conferma invece positivo il saldo relativo al trasporto passeggeri (quota 1%) che, come nello stesso periodo del 2013, chiude il semestre con un surplus di 18 milioni di euro.

2.2.4. I trasporti ferroviari

Dal 2008 al 2012 (fatta eccezione per il 2010)³³, il peso degli scambi relativi alle merci (crediti+debiti) ha oscillato intorno al 68%, mentre quello relativo ai passeggeri intorno al 32% (tab. 16). Nel 2013, la distribuzione per attività mette invece in evidenza un incremento del peso delle merci e viceversa una diminuzione di quello dei passeggeri che raggiungono quota pari rispettivamente a 71% e 29%.

Al di là della tendenza complessiva, queste percentuali continuano ad essere il risultato di contributi sostanzialmente diversi considerando crediti e debiti. Infatti, risulta che:

- la movimentazione delle merci ha generato il 22% delle entrate ma l'89% delle uscite;
- il trasporto passeggeri, a fronte di debiti che incidono in misura dell'11% sul totale delle uscite, determina il 78% dei crediti totali.

Il saldo dei trasporti ferroviari è stato nel 2013 pari a -228 milioni di euro, un valore peggiore rispetto al 2012, anno in cui era risultato il più basso dal 2000 ad oggi, ma simile a quello registrato negli anni precedenti. Tale deterioramento è dovuto sia al saldo dei servizi relativi alle merci che, fra i due anni, è passato da -260 a -289 milioni di euro (determinato da un aumento dei debiti a fronte di una sostanziale stabilità dei crediti) sia alla riduzione del surplus generato dal trasporto passeggeri che scende da 82 a 60 milioni di euro.

³³ Negli anni 2002-'07, il traffico merci ha avuto un peso sempre maggiore nell'ambito delle transazioni connesse a questa modalità, dal 58% al 77% nel 2007; viceversa per il trasporto di passeggeri la cui incidenza è scesa dal 42% al 23%.

**Tab. 16. I trasporti ferroviari nella Bilancia dei pagamenti per attività (1)
Anni 2009-2014 (Milioni di euro)**

Voci	2009	2010	2011	2012	2013	Gen.-giu.'14
<u>Crediti</u>						
Merci	32	32	29	29	29	13
Passeggeri	117	116	127	117	101	45
S.assistenza	0	0	0	0	0	0
Totale	149	148	156	146	130	58
<u>Debiti</u>						
Merci	295	370	334	289	318	166
Passeggeri	44	43	47	35	41	20
S.assistenza	0	0	0	0	0	0
Totale	339	414	381	324	358	186
<u>Saldi</u>						
Merci	-263	-338	-305	-260	-289	-153
Passeggeri	73	72	81	82	60	25
S.assistenza	0	0	0	0	0	0
Totale	-190	-266	-225	-178	-228	-128

(1) Dati 2012-'14 provvisori

Fonte: Banca d'Italia

In base ai dati disponibili per il 2014, il saldo della Bilancia dei trasporti ferroviari chiude il primo semestre con un valore di -128 milioni di euro rispetto ai -114 totalizzati nello stesso periodo del 2013. Come sempre, sono i servizi di trasporto merci (73% di crediti+debiti) a determinare tale deficit che nei primi sei mesi è di -153 milioni di euro (rispetto a -143 totalizzato nel primo semestre del 2013). Continua invece ad essere positivo il saldo relativo al trasporto passeggeri (27% di crediti+debiti) anche se in valore inferiore rispetto a quello raggiunto nello stesso periodo del 2013 (da 29 a 25 milioni di euro).

APPENDICE STATISTICA

Tab. 1. Importazioni per modalità di trasporto - Anni 2000-2013 (1)
Composizioni percentuali annue

Anni	Marittima	Stradale	Ferroviaria	Aerea	Totale
<i>Flussi quantitativi</i>					
2000	77,5	13,0	9,3	0,2	100,0
2001	76,7	13,8	9,4	0,1	100,0
2002	76,0	14,6	9,2	0,1	100,0
2003	75,4	15,2	9,3	0,1	100,0
2004	74,6	15,8	9,5	0,1	100,0
2005	73,6	16,7	9,6	0,1	100,0
2006	72,6	17,4	9,9	0,1	100,0
2007	72,3	17,9	9,7	0,1	100,0
2008	72,6	17,7	9,7	0,1	100,0
2009	71,5	18,6	9,8	0,1	100,0
2010	70,2	19,3	10,3	0,1	100,0
2011	69,9	19,6	10,4	0,1	100,0
2012	68,3	20,4	11,2	0,1	100,0
2013	66,7	21,5	11,7	0,1	100,0
<i>Flussi economici</i>					
2000	43,6	33,1	15,2	8,1	100,0
2001	40,3	36,0	15,8	7,9	100,0
2002	37,5	38,4	16,1	8,0	100,0
2003	35,5	40,5	16,4	7,5	100,0
2004	34,4	41,8	16,4	7,4	100,0
2005	34,7	41,9	16,0	7,4	100,0
2006	35,3	42,1	15,8	6,9	100,0
2007	35,7	43,1	15,5	5,8	100,0
2008	38,2	41,3	14,8	5,7	100,0
2009	34,2	43,8	15,4	6,6	100,0
2010	37,8	41,6	14,6	6,0	100,0
2011	39,4	40,5	14,0	6,0	100,0
2012	39,6	40,1	14,3	6,0	100,0
2013	36,8	42,3	14,7	6,1	100,0

(1) Anni 2012-'13 provvisori; i dati riferiti agli anni 2000-2011 sono leggermente diversi da quelli pubblicati nelle edizioni precedenti di questa pubblicazione a causa di una revisione delle serie storiche.

Fonte: Banca d'Italia

Tab. 2. Esportazioni per modalità di trasporto - Anni 2000-2013 (1)
Composizioni percentuali annue

Anni	Marittima	Stradale	Ferroviaria	Aerea	Totale
<i>Flussi quantitativi</i>					
2000	49,7	36,9	13,0	0,4	100,0
2001	48,6	37,4	13,5	0,4	100,0
2002	48,6	37,4	13,6	0,4	100,0
2003	48,7	37,1	13,7	0,4	100,0
2004	48,1	37,5	13,9	0,4	100,0
2005	48,6	37,1	13,9	0,4	100,0
2006	48,4	36,8	14,5	0,4	100,0
2007	48,3	37,4	13,9	0,5	100,0
2008	49,0	37,0	13,6	0,4	100,0
2009	50,5	35,8	13,4	0,3	100,0
2010	47,8	37,4	14,5	0,3	100,0
2011	46,1	38,7	14,9	0,4	100,0
2012	47,3	39,1	13,3	0,3	100,0
2013	45,1	40,8	13,8	0,3	100,0
<i>Flussi economici</i>					
2000	33,1	44,1	13,9	8,9	100,0
2001	31,8	44,7	14,4	9,1	100,0
2002	31,1	44,8	14,7	9,4	100,0
2003	29,1	46,3	15,6	9,0	100,0
2004	28,2	47,0	15,9	8,9	100,0
2005	28,0	46,8	16,1	9,0	100,0
2006	29,4	45,2	16,5	8,9	100,0
2007	28,9	46,6	15,8	8,7	100,0
2008	30,6	45,8	15,3	8,3	100,0
2009	30,8	45,2	15,2	8,9	100,0
2010	30,6	45,1	15,0	9,2	100,0
2011	30,0	45,6	14,8	9,6	100,0
2012	31,1	46,3	13,2	9,4	100,0
2013	30,6	46,6	13,1	9,7	100,0

(1) Anni 2012-'13 provvisori; i dati riferiti agli anni 2000-2011 sono leggermente diversi da quelli pubblicati nelle edizioni precedenti di questa pubblicazione a causa di una revisione delle serie storiche.

Fonte: Banca d'Italia