

MERCATO IMPORT, EXPORT E DINTORNI

Se tutto va bene, siamo rovinati



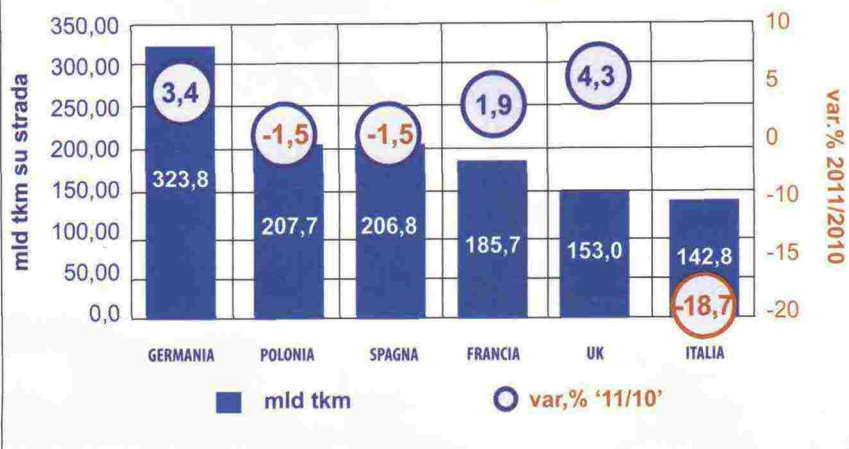
Tutto quello che si deve sapere - ma che per la *peace of mind* forse sarebbe meglio ignorare - su import, export e scambi commerciali con l'estero. Il peso della crisi c'è e si sente, in particolare sul settore dei trasporti su gomma, che sembra non conoscere ripresa. Per quanto riguarda i flussi commerciali con l'estero, poi, a complicare le cose ci si mette pure la crisi ucraina.

Secundo i dati riportati da ANFIA, elaborati su base ISTAT, rispetto al 2012 i risultati complessivi dell'anno 2013 registrano una marcata flessione delle importazioni (-5,5%) e un andamento stazionario per le esportazioni (-0,1%). In particolare, le importazioni sono diminuite dai Paesi UE del 2% e del 9,5% dai Paesi Extra-UE, mentre l'export risulta positiva verso i paesi extra UE (+1,3%) e in flessione verso i paesi UE (-1,2%). Dunque quello che cala è il flusso dell'export verso i major markets UE: Germania (-0,9%), Francia (-2,4%), Spagna (-6,4%), ad eccezione di UK (+3,3%). Cresce invece verso i paesi così detti MERCOSUR (+14,7%), Cina (+9,5%), Giappone (+7%), ASEAN (+2,9%) e Russia (+8,2%). Preso atto dei numeri, è bene indagare le motivazioni. A quanto pare, la diminuzione tendenziale delle importazioni (-5,5%) risente della forte contrazione degli acquisti da paesi OPEC (-29,3%), Cina (-7,5%), Giappone (-19,5%), Medio Oriente (-19,4%), USA (-8,8%) e in Euro-

pa da Polonia (-7,2%) e Spagna (-4,7%). Il valore (FOB) delle esportazioni totali è stato di 389.784 milioni di euro, mentre il valore (CIF) delle importazioni è ammontato a 359.377 milioni di euro. Ne consegue che nel 2013 l'avanzo è pari a 30,407 miliardi di euro (+10,410 mld € saldo paesi UE, +19,997 mld € saldo paesi Extra UE). In tale periodo, il saldo non energetico è pari a +84,780 miliardi. Contribuiscono a questo risultato i beni di consumo (+22,950 mld di euro), quelli strumentali (+52,769 mld di euro) e i prodotti intermedi (+9,062 mld di euro). Il comparto "Energia" invece presenta un saldo negativo di 54,373 mld di euro. In questo contesto già di per sé complesso, a complicare ulteriormente le cose ci si mette la crisi Ucraina. L'Italia è infatti il secondo partner commerciale della Russia in Europa, dopo la Germania. Le esportazioni italiane in Russia superano i 10 miliardi di euro, trainate dai settori manifatturiero, della moda e dell'arredamento. Le imprese italiane operanti nel paese sono numerose, con investimenti diversificati su più set-

MERCATO IMPORT, EXPORT E DINTORNI

TRAFICO MERCI SU STRADA NEI PRINCIPALI PAESI UE, VOLUMI E VAR.% SU 2011 SU 2010



tori, quali quello energetico (ENI, ENEL), bancario (Unicredit e Intesa San Paolo), dell'aviazione civile (Alenia) e dell'agroalimentare (Parmalat, Ferrero, Cremonini). Non parliamo poi della dipendenza energetica: il gas d'importazione russa è pari a circa il 30% del totale dei volumi importati.

I componenti per autoveicoli

Buone notizie in questo settore. Se, infatti, nel primo trimestre 2013 le esportazioni avevano registrato una flessione del 5,4%, nel secondo trimestre il recupero è stato del 25,6% rispetto al trimestre precedente e in termini tendenziali del 4,1%. Di più. Nel terzo trimestre l'incremento dell'export è risultato pari al 10% e nel quarto trimestre si è registrato ancora un incremento del 15% sull'analogo trimestre 2012. Anche in termini di valori, le cose non vanno male. L'export della filiera componenti per autoveicoli ha infatti totalizzato 19,27 mld di euro nel 2013 con un incremento del 5,7% sui valori dell'anno precedente, in controtendenza rispetto all'andamento complessivo di tutte le merci esportate (-0,1%).

Per quanto riguarda l'import, nel secondo e nel terzo trimestre 2013 è aumentato in termini tendenziali rispettivamente del 4,8% e del 10,3%, mentre nel quarto trimestre si è registrato un incremento dell'import del 6,9%. Pertanto, il 2013 registra un valore dell'import pari a 11,1 mld

di € (+4,2% rispetto ad un anno fa). Anche l'andamento dell'import del comparto è in controtendenza rispetto all'andamento complessivo di tutte le importazioni, che invece continua a calare (-5,5% sul 2012). Il saldo a fine settembre è positivo per 8,168 mld di euro, superiore del 7,7% rispetto a quello del 2012 (7,58 mld).

Veicoli commerciali e industriali

Se il mercato italiano delle autovetture non sta andando bene - nel 2013 il mercato degli autoveicoli, con oltre 1,42 milioni di unità, ha registrato un calo complessivo del 7,4%, che risultava già in calo del 21% sul 2011 - non va meglio per i commerciali e gli industriali.

Come è noto, infatti, la crisi globale del 2008-2009 ha profondamente colpito il comparto del trasporto merci in Italia. Secondo i dati pubblicati da Eurostat, i volumi di merci trasportate (escluso mare e aereo) in miliardi di tkm nel 2011 sono scesi del 16% sul 2010, mentre in UE27 la variazione media negativa è stata solo dello 0,1%. Pertanto l'Italia, dopo la Grecia, è il paese che ha subito il calo più consistente (-16%), tendenza confermata anche per il 2012. La contrazione maggiore ha riguardato il trasporto su strada (effettuato dai veicoli con portata superiore a 3,5 t) pari a -18,7% (in UE27: -1,2%), seguita dal trasporto attraverso gli oledotti -9,9%. In crescita

invece il trasporto su ferrovia, che registra un recupero del 6,5% sul 2010. L'osservazione dei dati, però, conferma l'assoluta prevalenza del trasporto merci su strada, che nel 2011 ha assorbito l'82,7% delle tonnellate-km di merce trasportate. Il trasporto sulle brevi e medie distanze, che è grosso modo quello al di sotto dei 300 km, riguarda il 91% delle merci, pertanto continuerà ad essere effettuato in larga misura con autocarri. Naturalmente c'è una stretta correlazione tra i trend delle immatricolazioni di autocarri e i volumi trasportati. Nel 2013 il mercato dei veicoli commerciali fino a 3500 kg di ptt ha registrato oltre 101 mila nuove immatricolazioni, con un ulteriore calo del 12,5% sul 2012. Le marche nazionali rappresentano oltre il 47% di tutto il mercato e registrano un calo in linea con quello del mercato complessivo. Nel 2013 le immatricolazioni di autocarri medi-pesanti hanno riguardato circa 12.600 autocarri, in calo dell'8,3%. Gli autocarri con ptt uguale o superiore a 16t venduti nell'anno appena trascorso sono stati oltre 9.600 (-3%). Infine, sono stati immatricolati 6.224 trattori stradali per semirimorchio, in crescita del 5,8% rispetto al 2012. Per i camion, secondo la nuova normativa europea sulle emissioni Euro 6, dal 1° gennaio 2014 si possono produrre e vendere solo camion Euro 6 e gli Euro 5/EEV, prodotti entro il 31.12.2013, per i quali è stata ottenuta una deroga di fine serie dal Ministero dei Trasporti. La ripresa del mercato nel 4° trimestre 2013, quindi, è stata influenzata dall'entrata in vigore della normativa, che ha causato un aumento della domanda di autocarri Euro 5 o EEV. Per quanto riguarda la produzione italiana dei veicoli commerciali leggeri, nel 2013 sono state prodotte 236.040 unità, il che significa una flessione del 2,1%. Mentre l'export, con circa 195 mila unità, ha registrato un calo del 3,5% rispetto ai volumi dell'anno precedente e una quota dell'83% sul totale prodotto. Sugli stessi livelli dell'anno precedente, la produzione di autocarri, che nel 2013 ha totalizzato circa 33.300 unità. L'export di autocarri prodotti in Italia risulta in calo del 6,2%, con 28.400 unità. Pertanto, per il futuro, vedere il bicchiere mezzo pieno non è impossibile, ma è faticoso. CSC