

# ITALIA

Italian Trade Commission - ICE  
Trade Promotion Section of the Italian Embassy

Beirut Office



## **LIBANO**

**IMPORT DI AUTO 1997 – 2010  
E PARCO VETTURE**

Aprile 2011

## INDICE

### IMPORT DI AUTO

<b>SEZIONI</b>	<b>Pag.</b>
I INTRODUZIONE	2
II IMPORTAZIONI DI AUTOVEICOLI: UNA PANORAMICA STORICA	2
a. Importazioni di auto e attività economica (1997-2010)	2
- Periodo I: 1997 – 2000	3
- Periodo I: 2001 – 2006	4
- Periodo I: 2007 – 2010	4
b. Importazioni di auto per Paese di origine	4
c. Importazioni di auto per caratteristiche (cilindrata, nuove, usate)	6
III POSSIBILI FATTORI DIETRO L'AUMENTO DELLE IMPORTAZIONI NEL 2008 E 2009	8
1. Fattori esterni	8
2. Fattori interni	10
IV IMPORT DI AUTO ED ENTRATE PUBBLICHE	10
1. Ricavi diretti dall'importazione e vendita di auto	11
2. Entrate indirette dal consumo di benzina	13
V CONCLUSIONE	14
APPENDICE	16

<b>GRAFICI</b>	<b>Pag.</b>
1 <i>Importazioni di auto e attività economica (1997-2010)</i>	3
2 <i>Importazioni di autoveicoli per Paese di origine (2005-2010)</i>	6
3 <i>Import di auto ed entrate in percentuale del PIL (1997 – 2010)</i>	11
4 <i>Import di auto e tassa – pedaggio (Mechanic Fees) 1997 - 2010</i>	13
5 <i>Import di auto e benzina (1997 – 2010)</i>	14

<b>TABELLE</b>	<b>Pag.</b>
1 <i>Importazioni di autoveicoli per Paese di origine (2005-2010)</i>	5
2 <i>Importazioni di auto usate vs. nuove, per cilindrata (2005-2010)</i>	7
3 <i>Esportazioni di auto usate vs. nuove, per cilindrata (2005-2010)</i>	8
4 <i>Prezzo medio all'importazione e costo medio per auto (1997 – 2010)</i>	9
5 <i>Tassi di interesse medi (2006 – 2010)</i>	10
6 <i>Prestiti per acquisto di auto e import di auto (2006-2010)</i>	10
7 <i>Importazioni di auto e relativi ricavi governativi (1997 – 2010)</i>	12
8 <i>Tassa – pedaggio "Mécanique" (in LL)</i>	16

### PARCO VETTURE

<i>Tabella 1 – Uso delle vetture</i>	17
<i>Tabella 2 – Case automobilistiche</i>	18
<i>Tabella 3 – Anno di fabbricazione</i>	19
<i>Tabella 4 – Anno di prima immatricolazione</i>	20
<i>Auto vendute nel 2010</i>	21
<i>Interscambio Libano / Mondo e Import dall'Italia 2010</i>	21

## INTRODUZIONE

Questa nota mira a far luce sui recenti sviluppi dell'import di autovetture in Libano. In realtà, le importazioni di auto hanno avuto una crescita eccezionale durante l'ultimo paio d'anni, con una media in valore equivalente al 4,4% del PIL nel 2008-2009 e 3,7% nel 2010, contro una media del 2,5% nel periodo 1997-2007. Questa crescita significativa si è tradotta in una ripresa delle entrate governative dalle importazioni e dalle vendite di auto attestata ad una media del 2,3% del PIL nel 2008-2009 e il 2% nel 2010; di gran lunga superiore alla media dell'1,6% registrata tra il 1997 e il 2007.

La presente nota inizia con una panoramica storica delle importazioni di auto nell'arco di quattordici anni dal 1997-2010. Essa evidenzia il legame tra le importazioni di auto e la crescita economica del Libano e descrive le caratteristiche principali delle importazioni di auto in termini sia del paese di origine sia delle caratteristiche del veicolo.

La sezione che segue fornisce una spiegazione possibile dei motivi della rapida crescita delle importazioni di auto registrata nel 2008-2009. Essa sottolinea in particolare l'impatto della crisi finanziaria internazionale sulle importazioni di auto in Libano durante il periodo in questione.

Infine, l'ultima sezione presenta l'evoluzione delle entrate governative derivanti dalle vendite, dalle importazioni, e dal passaggio di proprietà delle autovetture, vale a dire delle imposte, dei dazi doganali, dell'IVA, delle tasse di immatricolazione e della tassa-pedaggio ossia la cosiddetta "mécanique". Essa esplora anche l'effetto indiretto del maggior numero di auto importate sulle entrate governative attraverso il consumo maggiore di benzina.

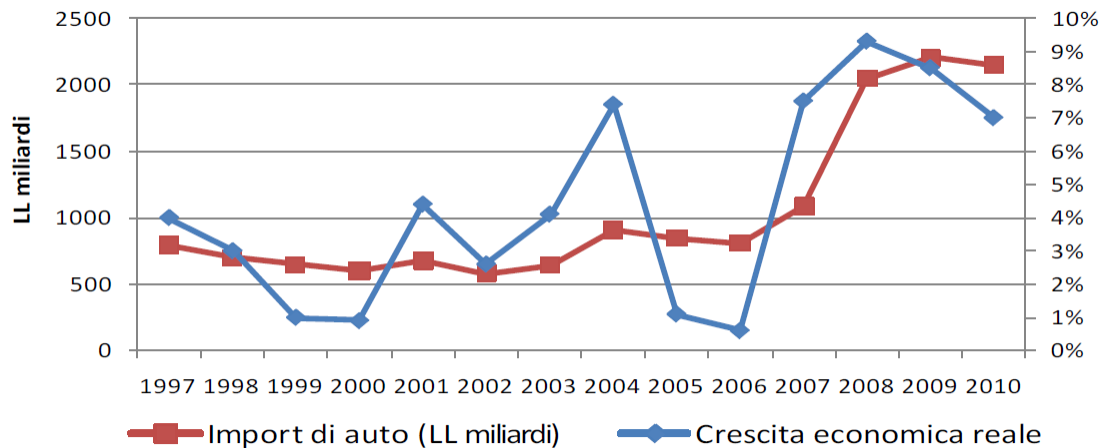
## I. IMPORTAZIONI DI AUTOVEICOLI: UNA PANORAMICA STORICA

### a. Importazioni di auto e attività economica (1997-2010)

Una breve analisi dell'evoluzione delle importazioni di autoveicoli in Libano<sup>(1)</sup> durante il periodo che si estende dal 1997 al 2010 rivela che le importazioni di auto sono strettamente connesse all'attività economica (evidenziata dai tassi di crescita) nonché alla stabilità politica. Il Grafico 1 successivo raffigura questa correlazione e mostra i picchi delle importazioni di auto nei periodi di alta crescita reale.

*(1) Le importazioni di auto di questa nota riguardano i veicoli specificati sotto il codice 8703 del Sistema Doganale Armonizzato che copre i "Autoveicoli da turismo ed altri autoveicoli per il trasporto di persone". Questa categoria esclude trattori, autoveicoli per il trasporto di dieci o più persone, veicoli per il trasporto di merci e veicoli ad usi speciali, classificati altrove nel Sistema Armonizzato.*

Grafico 1. Import di auto &amp; attività economiche (1997-2010)



Fonte: Ministero delle Finanze, Direzione Generale delle Dogane, Dati statistici LITE

Cambio medio: \$1 = LL 1.500 circa

L'andamento delle importazioni di auto, in relazione alle attività economiche, può essere ampiamente diviso in tre periodi, come dettagliato qui di seguito.

### Periodo I: 1997 – 2000

Il periodo 1997-2000 ha visto un costante declino nelle importazioni di auto<sup>(2)</sup> (pari a un calo complessivo del 24%), dovuto al deterioramento delle attività economiche con tassi di crescita reale in ribasso dal 4% nel 1997 ad appena lo 0,9% nel 2000 (nell'anno 2000 il PIL nominale ha registrato una crescita negativa del -2%)<sup>(3)</sup>.

(2) Le importazioni di cui al presente paragrafo sono i valori nominali di importazione; il valore e il volume delle importazioni hanno seguito quasi identiche traiettorie durante il periodo in esame.

(3) Fonte per i tassi di crescita: Ministero dell'economia e del commercio, Comitato de Conti nazionali, Conti Economici: 1999-2002 e la Presidenza del Consiglio dei Ministri - Repubblica del Libano: Conti Economici del Libano 2003-2009. PIL per il 2010 di LL 58.000 miliardi è basato sulle ultime stime disponibili a febbraio 2011.

### Periodo II: 2001 – 2006

Questo periodo fu testimone di due importanti vette delle importazioni di auto:

1. Il primo, nel 2001, con un aumento del 13% delle importazioni, si spiega con il comportamento tipico del mercato alla vigilia dell'attuazione dell'IVA nel mese di febbraio 2002, seguito da un calo equivalente nel 2002 quando l'IVA era effettivamente implementata (vale a dire un calo del 14% considerato come comportamento di aggiustamento dell'IVA).

2. Il secondo nel 2004 con un aumento del 42%, giustificato da un tasso di crescita reale del 7,4% nell'anno in questione.

Al contrario, l'analisi mette in luce flessioni, entrambe a causa dei tragici eventi della storia recente del Paese:

- a. Un improvviso calo del 7% delle importazioni di auto nel 2005, l'anno in cui fu assassinato l'ex primo Ministro Rafic Hariri, l'instabilità politica e gli eventi di sicurezza che ne seguì, risultante in una ridotta attività economica (nell'anno in questione il tasso di crescita reale è sceso all'1%)
- b. Un ulteriore calo del 4% delle importazioni di auto nel 2006, anno in cui il paese ha sofferto di una guerra distruttiva nel mese di luglio e di due mesi di blocco aereo e marittimo, che ha causato un ulteriore calo del tasso di crescita reale sceso a 0,6%.

### **Periodo III: 2007 – 2010**

Il significativo aumento del 34% delle importazioni di auto nel 2007 è un effetto di recupero "catch-up" dopo due anni di attività economica depressa, legata al grave deterioramento della situazione di sicurezza. In parallelo l'anno 2007 ha registrato una ripresa della crescita reale del PIL del 7,5%.

Questa ripresa è diventata ancora più accentuata nel 2008 con un eccezionale aumento dell'89% delle importazioni di auto che ha coinciso con un tasso di crescita reale del 9,3%. Nel 2009, è stato mantenuto questo alto livello delle importazioni di auto; ancora di più, le importazioni di autoveicoli sono aumentate dell'8%, in linea con il tasso di crescita reale del 8,5% registrato in tale anno.

Infine, nel 2010, anche se il tasso di crescita reale stimato rimane relativamente alto (circa il 7%), le importazioni di auto sono calate del 2,4%, probabilmente a causa di un calo della domanda, innescato da una saturazione relativa del mercato dopo due anni di crescita eccezionale.

#### **b. Importazioni di auto per Paese di origine**

L'analisi per paese di origine indica che la Germania si colloca al primo posto, seguita dal Giappone, poi dagli Stati Uniti, come mostrato nella tabella 1. In realtà, le importazioni di autoveicoli da questi tre paesi insieme costituiscono oltre il 75% delle importazioni totali di auto in Libano. È interessante notare che le autorità doganali registrano le auto importate in base al paese dove sono state prodotte, anche se l'auto è importata da un altro paese. Come tale, una vettura tedesca importata dagli Stati Uniti è ancora classificata di origine tedesca.

**Tabella 1. Importazioni di autoveicoli per Paese di origine (2005-2010)**

Paese	2005		2006		2007		2008		2009		2010	
	Valore	Quota	Valore	Quota	Valore	Quota	Valore	Quota	Valore	Quota	Valore	Quota
<b>Francia</b>	39	5%	29	4%	30	3%	42	2%	22	1%	28	1%
<b>Germania</b>	343	41%	307	38%	359	33%	650	32%	796	36%	792	37%
<b>Giappone</b>	224	26%	208	26%	299	28%	589	29%	605	27%	528	25%
<b>Corea</b>	34	4%	42	5%	67	6%	125	6%	129	6%	178	8%
<b>Regno Unito</b>	38	5%	42	5%	49	4%	116	6%	128	6%	153	7%
<b>USA</b>	115	14%	125	15%	215	20%	389	19%	396	18%	321	15%
<b>Altri</b>	52	6%	59	7%	67	6%	140	7%	130	6%	154	7%
<b>Totale*</b>	847	100%	811	100%	1.086	100%	2.051	100%	2.206	100%	2.154	100%

Valori in miliardi di lire libanesi

Fonte: Ministero delle Finanze, Direzione Generale delle Dogane (Moduli di dichiarazioni doganali).

\* Le importazioni totali potrebbero differire da quelle riportate nelle tabelle 4,6 e 7. I valori totali delle importazioni di auto indicati nella tabella 1 sono basati sui risultati dei moduli di dichiarazioni doganali pubblicati sul sito delle dogane, mentre i dati nelle tabelle 4,6 e 7 si basano sulle statistiche Lite (Lebanon International Trade Exchange).

Pur mantenendo la prima posizione in termini di paese d'origine, la quota di mercato della Germania declinò costantemente dal 41% delle importazioni totali di autovetture nel 2005, al 32% nel 2008. Questa tendenza verso il basso può essere spiegata dall'apprezzamento dell'Euro rispetto al dollaro USA, l'impatto diretto di cui è una netta sostituzione delle importazioni di auto dalla zona euro. Più in dettaglio, anche la quota di automobili francesi regrediva dal 5% delle importazioni totali di auto nel 2005 a solo l'1% nel 2010, spingendo la Francia verso il basso dalla quarta alla settima posizione in termini di mercato per la domanda di auto libanese.

La sostituzione delle vetture dalla zona euro (verso automobili meno costose dagli USA e dal Giappone) ha permesso al prezzo medio effettivo per auto d'importazione (anche se relativamente stabile nel corso degli anni) di recedere da una media di LL. 21 milioni per auto, registrata nel 2002 (l'anno dell'introduzione dell'Euro), a livelli più bassi di prezzo in periodo successivo. Come tale, il prezzo medio per auto è ammontato a LL. 20,3 milioni nel periodo 2003-2009. <sup>(4)</sup>

(4) Per ulteriori dettagli sul prezzo medio effettivo, vedere tabella 4.

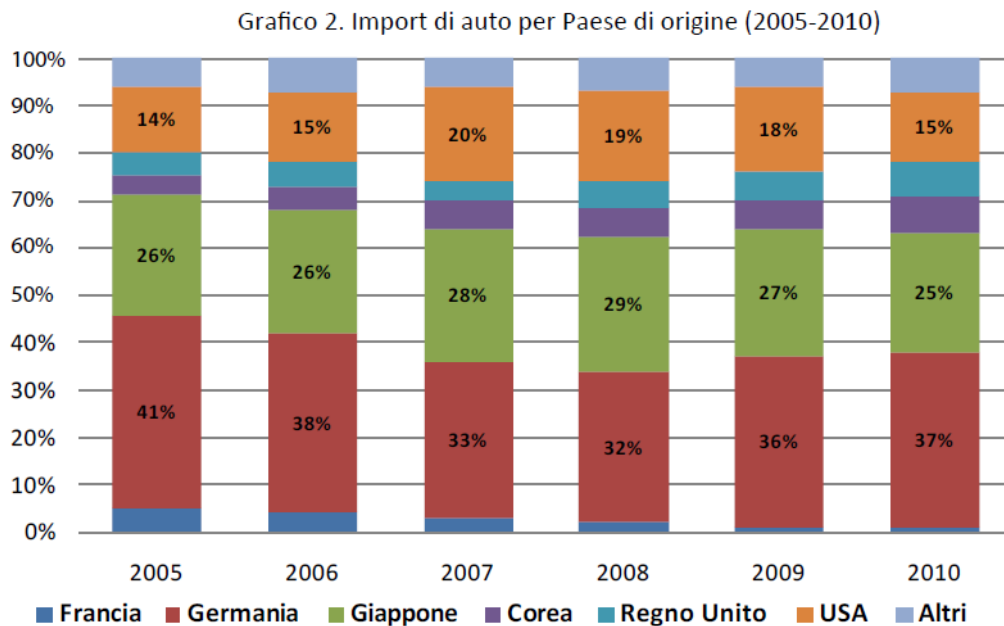
Con l'indebolimento del dollaro USA, le auto provenienti dagli Stati Uniti sono diventate più attraenti per i consumatori libanesi, e di conseguenza, la loro quota è aumentata al 14% delle importazioni totali di auto nel 2005 e ad una quota media del 19% nel triennio 2007-2009. Per quanto riguarda il Giappone, il paese asiatico è stato costantemente il secondo fornitore di automobili del mercato libanese, mantenendo una quota media di mercato del 27% delle importazioni totali di auto per il periodo 2005-2009.

Vale la pena notare che dal 2009 è stata osservata una lieve inversione nelle tendenze rispetto al 2005-2008. In realtà, le vetture tedesche hanno ripreso quota a scapito della auto americane e giapponesi, un fenomeno che può essere spiegato

dal comportamento post crisi finanziaria come descritto di seguito, e che può ulteriormente spiegare l'aumento del prezzo medio per auto nel 2010, che ha superato il record storico LL. 21 milioni. <sup>(5)</sup>

(5) Per ulteriori dettagli sul prezzo medio effettivo, vedere tabella 4.

Corea del Sud e Regno Unito rientrano tra i primi 6 paesi fornitori di auto del Libano, con una quota media del 6% cadauna delle importazioni totali.



Fonte: Ministero delle Finanze, Direzione Generale delle Dogane, Moduli di dichiarazioni doganali

### c. Importazioni di auto per caratteristiche (cilindrata, nuove, usate)

Le seguenti osservazioni generali possono essere derivate dai dati delle importazioni di auto con determinate caratteristiche che sono raffigurate nella tabella 2 qui sotto:

Le importazioni di auto in Libano si sono sempre concentrate sulle auto di media cilindrata (categoria da 1.500 cc a 3.000 cc), che hanno costituito in media il 65% delle importazioni di auto nel periodo 2005-2010. Tuttavia, questo rapporto è diminuito a favore delle automobili con cilindrata maggiore (cioè superiore a 3.000 cc) che è aumentata da circa il 26% delle importazioni di auto nel 2005 al 31% nel 2010. Inoltre, importazione di autovetture di cilindrata più piccola (cioè tra 1.000 cc e 1.500 cc) è stata limitata ad una media del 6% negli ultimi 5 anni. Queste cifre rivelano che, in generale, i consumatori non hanno adattato il loro comportamento di consumo alle realtà dell'alto prezzo di petrolio, in quanto la quota di auto di grande cilindrata – e quindi a consumo più elevato di benzina – è aumentata tra il 2005 e il 2010, nonostante l'alto prezzo del greggio, a scapito delle autovetture di

basso consumo energetico ossia di più piccola cilindrata. Questo comportamento di consumo può essere attribuito al fatto che il prezzo della benzina in Libano nel periodo maggio 2004 – gennaio 2009 e' stato limitato ed e' aumentato relativamente meno dell'impennata dei prezzi internazionali del petrolio durante lo stesso periodo, un fatto che non ha rappresentato per i cittadini un incentivo a cercare alternative a maggior risparmio energetico.

### **Il Libano ha sempre importato piu' auto usate che nuove**

Nel periodo in esame, il 49% delle auto importate erano usate, contro il 41% di auto nuove.<sup>(6)</sup>

(6) Per le tre categorie di cilindrata analizzate nella tabella 2 sotto.

Più specificamente, la quota di autovetture usate è sostanzialmente aumentata negli ultimi anni, per raggiungere rispettivamente il 58%, il 65% e il 60% delle importazioni totali di auto nel 2008, 2009 e 2010 (rispetto al 57% nel 2005 e il 55% nel 2007), confermando l'analisi che l'aumento delle importazioni nel 2008 e nel 2009 è, in una certa misura, attribuita al fatto che i consumatori stranieri si sbarazzavano delle loro auto, a causa della crisi finanziaria internazionale e la stretta creditizia, come accennato nella sezione più in avanti relativa ai possibili fattori dell'aumento delle importazioni.

**Tabella 2. Importazioni di auto usate vs. nuove, per cilindrata (2005-2010)**

Voce Dognale	Caratteristiche	2005	2006	2007	2008	2009	2010
<b>87 03 22</b>	<b>Cilindrata da 1.000 cc a 1.500 cc</b>	<b>43</b>	<b>50</b>	<b>69</b>	<b>160</b>	<b>117</b>	<b>125</b>
87 03 22 10	Auto usate	1	0	1	1	2	5
87 03 22 90	Auto nuove	42	50	68	159	115	120
<b>87 03 23</b>	<b>Cilindrata da 1.500 cc a 3.000 cc</b>	<b>582</b>	<b>555</b>	<b>705</b>	<b>1.279</b>	<b>1.413</b>	<b>1.346</b>
87 03 23 10	Auto usate	345	318	379	757	917	807
87 03 23 90	Auto nuove	238	237	326	522	496	539
<b>87 03 24</b>	<b>Cilindrata oltre 3.000 cc</b>	<b>218</b>	<b>175</b>	<b>306</b>	<b>603</b>	<b>667</b>	<b>673</b>
87 03 24 10	Auto usate	136	138	214	456	499	480
87 03 24 90	Auto nuove	82	37	92	147	169	192
<b>87 03</b>	<b>Totale</b>	<b>847</b>	<b>811</b>	<b>1.086</b>	<b>2.051</b>	<b>2.206</b>	<b>2.154</b>

Valori in MILIARDI di lire libanesi

Fonte: Ministero delle Finanze, Direzione Generale delle Dogane (Moduli di dichiarazioni doganali).

Nella seguente tabella sulle esportazioni libanesi di auto si tenta di analizzare se tutte le auto importate sono destinate al mercato interno, o se alcune delle vetture importate vengono riesportate.

Dai dati qui sotto si rileva che le esportazioni di auto rappresentano meno dell'1% delle importazioni. Pertanto, l'impennata delle importazioni di auto nel periodo 2007-2009, rappresenta un'espansione del numero delle auto in circolazione nel

paese, che a sua volta spiega l'aumento della tasso di utilizzo ("Mécanique") come evidenziato nella sezione IV.

**Tabella 3. Esportazioni di auto usate vs. nuove, per cilindrata (2005-2010)**

Voce Dognale	Caratteristiche	2005	2006	2007	2008	2009	2010
<b>87 03 22</b>	<b>Cilindrata da 1.000 cc a 1.500 cc</b>	<b>15</b>	<b>24</b>	<b>162</b>	<b>91</b>	<b>71</b>	<b>518</b>
87 03 22 10	Auto usate	15	24	162	61	71	8
87 03 22 90	Auto nuove	0	0	0	50	0	310
<b>87 03 23</b>	<b>Cilindrata da 1.500 cc a 3.000 cc</b>	<b>1.939</b>	<b>1.329</b>	<b>1.736</b>	<b>1.263</b>	<b>1.448</b>	<b>1.221</b>
87 03 23 10	Auto usate	1.939	1.271	1.708	1.239	1.152	1.119
87 03 23 90	Auto nuove	0	58	28	24	296	102
<b>87 03 24</b>	<b>Cilindrata oltre 3.000 cc</b>	<b>1.125</b>	<b>2.742</b>	<b>2.048</b>	<b>963</b>	<b>1.570</b>	<b>1.272</b>
87 03 24 10	Auto usate	982	1.214	1.468	808	1.041	905
87 03 24 90	Auto nuove	143	1.528	580	155	529	367
<b>87 03</b>	<b>Totale</b>	<b>4.339</b>	<b>5.160</b>	<b>4.177</b>	<b>2.968</b>	<b>3.264</b>	<b>3.194</b>

*Valori in MILIONI di lire libanesi*

*Fonte: Ministero delle Finanze, Direzione Generale delle Dogane (Moduli di dichiarazioni doganali).*

Il picco delle esportazioni di auto (anche se relativamente non sostanziale) è avvenuto nel 2006, per un valore pari allo 0,64% del valore delle importazioni (il rapporto export/import più alto nel corso degli ultimi 5 anni). Ciò può essere spiegato con la fine della guerra nel luglio 2006 e le sue ripercussioni sulle attività economiche, spingendo i concessionari e gli agenti locali di esportare parte del loro stock di auto a causa del calo nella domanda interna. Nel periodo 2007-2010, l'export di auto, in percentuale delle auto importate, è sceso ad una media di circa lo 0,2%.

## II. POSSIBILI FATTORI DIETRO L'AUMENTO DELLE IMPORTAZIONI NEL 2008 E 2009

Le importazioni di auto sono calate nel 2010, tuttavia la crescita dell'import registrata negli ultimi due anni è stata senza precedenti che rende d'obbligo un'analisi approfondita. Le seguenti osservazioni potrebbero spiegare, in una certa misura, l'impennata della domanda di auto nel 2008-2009, dove sono coinvolti fattori esterni ed interni:

### 1. Fattori esterni

Sul fronte esogeno, la stretta creditizia che seguì la crisi finanziaria internazionale nel 2008 ha costretto i consumatori stranieri (soprattutto negli USA) di "liquidare" le loro auto, a causa della incapacità di rispettare i relativi obblighi finanziari. I prezzi ridotti di auto, in particolare quelle importate dagli USA, hanno stimolato la domanda locale. In altre parole, i libanesi sembrano aver acquistato le auto che i consumatori USA non erano più in grado di permettersi <sup>(7)</sup>. Questo è, in qualche modo, accertato dai dati statistici all'import, con la quota percentuale delle "auto usate" notevolmente aumentata nel 2008 e nel 2009 rispetto a quella media registrata negli anni precedenti, a spese delle "auto nuove". Vale la pena ricordare

che la crescita delle importazioni di auto dagli USA, non è stata tradotta in una maggiore quota di mercato statunitense in quanto tali auto non sono state registrate secondo il Paese di provenienza ma in base al Paese “produttore”. Infatti, per le auto importate, le autorità doganali libanesi prendono in considerazione il paese di origine dove vengono prodotte, anche se sono state importate da un altro Paese. Poiché la maggior parte delle auto importate dagli USA nel periodo in esame erano automobili tedesche (BMW, Mercedes, VW), è proprio la quota di mercato della Germania che è aumentata (vedere grafico 2).

(7) Come risulta dalle interviste informali ai concessionari di auto.

Più in generale, con le attività economiche depresse nella maggior parte delle economie sviluppate nel 2008 e nel 2009, i produttori di automobili in tutto il mondo possono aver fornito alcuni incentivi finanziari per gli agenti ed i rivenditori di auto, al fine di poter vendere il loro stock. Questo è tradotto in prezzi più bassi, come dimostra la lieve riduzione del prezzo medio effettivo delle auto importate dell'ordine del 2% nel 2008 e dell'1% nel 2009. Il prezzo medio effettivo per auto, come illustrato nella tabella 4, è calato a LL 20,86 milioni nel 2007 e a LL 20,42 milioni nel 2008. Un ulteriore calo a LL 20,27 milioni si è verificato nel 2009, prima che il prezzo si alzava nuovamente a LL 21,43 milioni nel 2010. Quest'ultimo è il prezzo medio più alto mai registrato, probabilmente a causa del recupero dei prezzi internazionali. Infatti, l'aumento del prezzo medio delle auto importate nel 2010 può essere ulteriormente spiegato dalle importazioni di più auto dalla Germania e dal Regno Unito, due fonti con prezzi abbastanza alti rispetto agli USA e al Giappone (vedere grafico 2).

**Tabella 4. Prezzo medio all'importazione e costo medio per auto (1997 – 2010)**

<b>Anno</b>	<b>Numero Auto importate</b>	<b>Prezzo import medio auto (LL milioni)</b>	<b>Costo medio auto (LL milioni)</b>
<b>1997</b>	46.343	17,11	23,61
<b>1998</b>	37.367	18,73	26,87
<b>1999</b>	33.423	19,45	28,48
<b>2000</b>	31.818	18,86	27,59
<b>2001</b>	34.047	19,85	28,61
<b>2002</b>	27.612	21,08	32,63
<b>2003</b>	31.294	20,52	31,89
<b>2004</b>	45.969	19,77	30,76
<b>2005</b>	41.986	20,17	31,70
<b>2006</b>	39.852	20,33	31,94
<b>2007</b>	52.014	20,86	32,43
<b>2008</b>	100.333	20,42	31,14
<b>2009</b>	108.739	20,27	31,51
<b>2010</b>	100.354	21,43	33,27

Fonte: Ministero delle Finanze (Statistiche LITE)

## 2. Fattori interni

Sul fronte endogeno invece, dal punto di vista macroeconomico, gli ampi afflussi finanziari nel 2008 e 2009 sono stati canalizzati verso i depositi bancari, il che ha causato una stretta concorrenza tra le banche commerciali forzando ad un rilassamento delle condizioni di concessione del credito, attraverso tassi più bassi di interesse sui prestiti (specialmente quelli in LL) e di marketing aggressivo per la concessione di crediti.<sup>(8)</sup>

*(8) Inoltre, nei mesi di maggio-giugno 2009, le autorità hanno adottato misure anticicliche allo scopo di stimolare l'economia, temendo le ripercussioni della crisi finanziaria internazionale sull'attività economica interna. Come tale, le autorità monetarie hanno emesso la circolare numero 185, spingendo le banche commerciali, a concedere prestiti al settore privato contro i loro obblighi di riserva depositati presso la Banque du Liban. Di conseguenza, anche se i crediti al consumo non sono stati inclusi nella circolare, il generale alleggerimento delle condizioni incoraggiavano la domanda di crediti al consumo, inclusi i prestiti per acquisto auto.*

Infatti, negli anni 2008 e 2009 i depositi presso le banche commerciali sono cresciuti rispettivamente del 16% e 23%, decelerando a circa il 12% per cento nel 2010. Questi enormi afflussi di liquidità sono stati tradotti nella diminuzione dei tassi di interesse. Infatti, i tassi di interesse medi sui prestiti nel 2009 sono diminuiti di 106 punti di base (bps) per la LL e di 74 per il dollaro USA rispetto al 2008, come mostrato nella tabella 5 seguente.

**Tabella 5. Tassi di interesse medi (2006 – 2010)**

<i>(in percent)</i>	2006	2007	2008	2009	2010
<b>USD</b>	8,55	8,02	7,47	7,28	6,74
<b>LBP</b>	10,37	10,1	9,95	9,04	7,9

Fonte: Banca Centrale del Libano (BdL)

Vale la pena ricordare che i tassi medi di interesse sui prestiti sono scesi ulteriormente nel 2010 di 113 bps per LL e di 54 per il dollaro USA. Tuttavia, la domanda di automobili ha subito una battuta d'arresto nel 2010, probabilmente a causa della saturazione del mercato. La riduzione del costo del denaro può aver contribuito a stimolare la domanda di auto, come testimonia il rilevante importo complessivo dei prestiti per l'acquisto di auto aumentato del 59% nel 2008 e del 62% nel 2009. Questo in realtà riflette l'aumento del numero di auto importate, dalle 52.014 unità nel 2007 alle 100.333 nel 2008 e alle 108.739 auto nel 2009.

**Tabella 6. Prestiti per acquisto di auto e import di auto (2006-2010)**

	2006	2007	2008	2009	2010
<b>Prestiti (in miliardi di LL)</b>	590	777	1.233	2.000	n.d.
<b>Auto importate</b>	39.852	52.014	100.333	108.739	100.354

Fonte: Banca Centrale del Libano (BdL) e Dogane Libanese (Statistiche LITE)

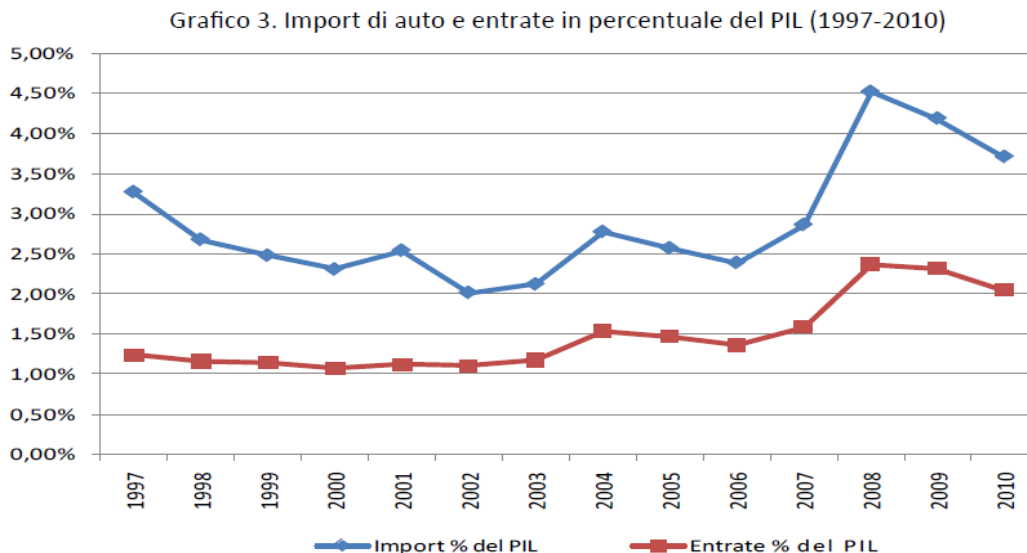
### III.IMPORT DI AUTO ED ENTRATE PUBBLICHE

#### 1. Ricavi diretti dall'importazione e vendita di auto

L'aumento delle importazioni di auto durante il 2008 e il 2009 si e' tradotto in un notevole aumento dei ricavi dall'importazione e vendita di auto, nonostante il fatto che le importazioni di auto regrediva nel 2010 (in termini di valore e di volume), verso una possibile saturazione del mercato. Questi ricavi che comprendono accise, dazi doganali, IVA e tasse sulla registrazione di auto equivalenti<sup>(9)</sup> a circa il 2,3% del PIL nel 2008 e nel 2009, rispetto all'1,6% nel 2007. Rappresentando il 2% <sup>(10)</sup> del PIL e nonostante un lieve calo nel 2010, i ricavi dall'importazione e vendita di auto hanno raggiunto un livello superiore a quello registrato negli anni fino al 2007, come illustrato nel grafico 3 qui di sotto.

(9) Ammontando in termini nominali a LL 1.075 miliardi nel 2008 e LL 1.222 miliardi nel 2009.

(10) In base ad un PIL stimato in LL. 58.000 miliardi.



Fonte: Ministero delle Finanze, Direzione Generale delle Dogane, Dati statistici LITE e Direzione Generale delle Entrate

La Tabella 7 seguente raffigura i ricavi disaggregati che la Tesoreria dello Stato ha riscosso dalle importazioni di auto (dazio doganale e accise), vendite di auto (tasse di registrazione e IVA) e proprietà auto (canoni di utilizzo delle strade). Nell'Appendice sono indicate le aliquote fiscali dettagliate e strutture fiscali dei dazi doganali, delle accise, dell'IVA, delle tasse di registrazione e della tassa-pedaggio "Mécanique".

In dettaglio, i ricavi totali dall'importazione e vendita di auto hanno registrato un aumento di circa il 12% nel 2003, per lo più attribuiti all'impatto dell'introduzione dell'IVA nel mese di febbraio 2002 e alla normalizzazione dello schema<sup>(11)</sup> di

importazione. Questo fu seguito da un aumento più consistente (+42%) nel 2004 associato all'aumento delle importazioni nel corso dell'anno (in cui il PIL ha registrato una crescita reale del 7,5%. Vedere Sezione II. a. sopra). L'anno 2007 ha registrato una normalizzazione delle riscossioni dopo due anni di livelli ridotti sia dei ricavi che delle importazioni.

(11) L'impatto delle entrate IVA nel 2002 fu mitigata da un calo delle importazioni nel corso dell'anno, un comportamento tipico prima dell'implementazione dell'IVA.

Più recentemente, i ricavi dall'import e dalla vendita di auto sono notevolmente cresciuti nel 2008 (+79%), riflettendo una crescita dell'ordine dell'89% delle importazioni di auto. Nel 2009, i ricavi sono saliti ulteriormente di circa il 14%, ciò che riflette un ulteriore aumento dell'8% delle importazioni di auto. Infatti, nei primi sette mesi del 2009 è stata registrata una rapida crescita delle importazioni di auto, prima di subire una battuta d'arresto negli ultimi cinque mesi dell'anno. Questa tendenza al ribasso mantenuta per tutto il 2010, con un calo delle importazioni dell'8% nel corso di quest'anno, ha innescato un calo del 3% dei ricavi.

**Tabella 7. Importazioni di auto e relativi ricavi governativi (1997 – 2010)**

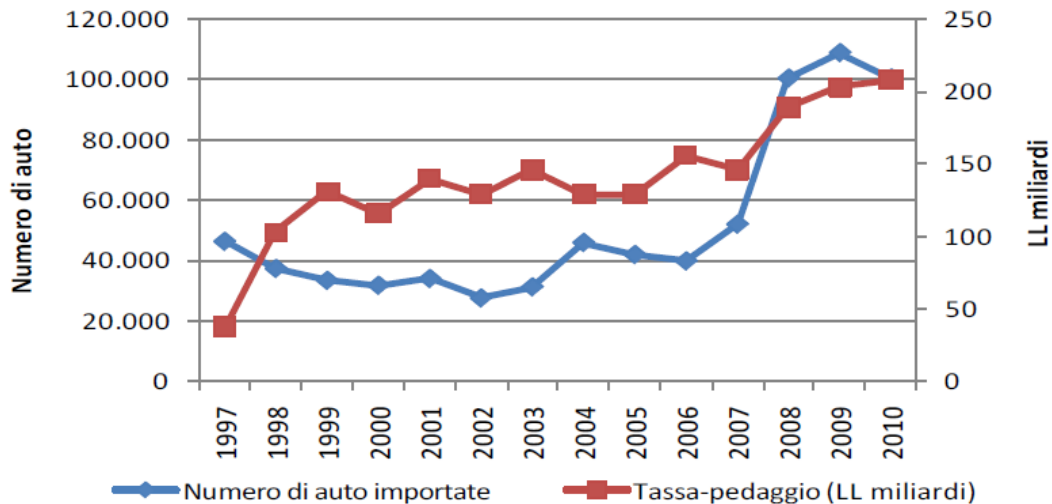
ANNO	IMPORT		RICAVI (in LL miliardi)			
	n. di auto importate	Valore (in LL miliardi)	dazio doganale e accise	IVA	Tasse di registrazione	Tassa pedaggio "Mécanique"
<b>1997</b>	46.343	793	228	0	73	38
<b>1998</b>	37.367	700	223	0	81	103
<b>1999</b>	33.423	650	216	0	86	131
<b>2000</b>	31.818	600	206	0	72	116
<b>2001</b>	34.047	676	214	0	84	140
<b>2002</b>	27.612	582	174	64	81	129
<b>2003</b>	31.294	642	191	83	82	146
<b>2004</b>	45.969	909	278	118	109	129
<b>2005</b>	41.986	847	265	111	108	129
<b>2006</b>	39.852	810	249	105	109	156
<b>2007</b>	52.014	1.085	331	141	130	146
<b>2008</b>	100.333	2.049	613	265	197	189
<b>2009</b>	108.739	2.204	695	289	238	203
<b>2010</b>	100.354	2.151	675	282	231	208

Fonte: Ministero delle Finanze, Direzione Generale delle Dogane (Dati statistici LITE) per dati sull'import, e Direzione Generale delle Entrate per dati sui ricavi.

La riscossione della tassa-pedaggio ("Mécanique"), d'altro canto, segue un modello diverso dalle importazioni. In realtà, più grande il parco vetture nel paese più alte le entrate che la tesoreria dello Stato riscuote dalla tassa-pedaggio. Inoltre, il rinnovo della flotta di auto aumenta ulteriormente i ricavi complessivi (più recente è l'auto, e più potenza ha, più è elevata la tassa). Come tale, nel periodo 2008-2010, i ricavi dalla tassa-pedaggio ha registrato un aumento del 40% rispetto alla media nel

periodo 2004-2007 dovuto all'allargamento della base imponibile in quanto il parco vetture in circolazione nel paese sarebbe aumentato di circa 309.426 unità.

Grafico 4. Importi di auto e tassa-pedaggio (Mechanic Fees) 1997-2010



Fonte: Ministero delle Finanze, Direzione Generale delle Dogane, Dati statistici LITE e Direzione Generale delle Entrate

## 2. Entrate indirette dal consumo di benzina

La ripresa delle importazioni di auto ha, in linea di principio, un effetto di rimbalzo sui ricavi governativi in quanto la sostenibilità delle vendite di auto contribuisce all'aumento del consumo di benzina, che induce un aumento delle accise sulla benzina.<sup>(12)</sup>

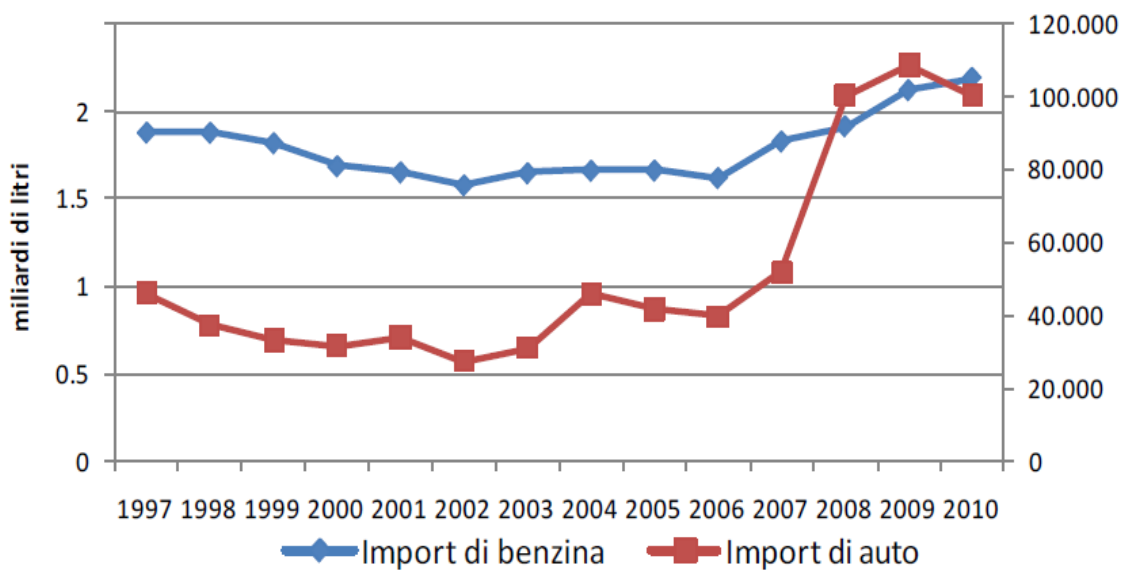
In realtà, in parallelo all'aumento delle importazioni di auto, l'import di benzina è aumentato del 4,7% nel 2008 e del 10,7% nel 2009. Poi ha raggiunto il picco di 2,2 miliardi di litri a fine dicembre 2010, ben al di sopra della media dei 1,7 miliardi di litri nel periodo 1997-2007, che conferma l'esistenza di un maggiore parco vetture in circolazione nel paese come indicato sopra.

I ricavi incrementali derivanti dalle accise sulla benzina dovuti all'impennata dell'import di benzina nel periodo 2008-2010, sono difficili da valutare in quanto l'aliquota delle accise sulla benzina era fluttuante tra maggio 2004 e gennaio 2009 (in quanto le autorità locali avevano imposto un tetto ai prezzi al dettaglio di benzina). Questo significa che le accise sulla benzina erano altamente volatili in quel periodo e non hanno rispecchiato l'aumento del volume delle importazioni di benzina. Infatti, nonostante il rilevante aumento del volume di benzina importata, i ricavi dalle accise sulla benzina sono ammontati a LL 112 miliardi nel 2008, equivalente allo 0,2% del PIL, diminuendo da una media del 2% del PIL prima del provvedimento di fissare un tetto al prezzo di vendita di benzina nel 2004. A

seguito della decisione del Consiglio dei Ministri di “liberare” il prezzo di vendita della benzina e di fissare l'aliquota di accisa a circa LL 470 al litro nel gennaio 2009, la Tesoreria dello Stato ha ripreso la riscossione delle accise sulla benzina attestata a LL 999 miliardi nel 2009 e LL 1.040 miliardi nel 2010, equivalenti ad una media dell'1,8 per cento del PIL.

(12) Le accise sulla benzina non sono imposte ad valorem, ma è una specifica tassa riscossa su ogni litro di benzina importata e quindi è in funzione del volume. Si noti che la benzina è soggetta a bassi dazi doganali, in quanto i dazi doganali sulla benzina sono stati riclassificati in accise a metà 2002, quindi le entrate derivanti dai dazi doganali dovute a maggiori import in volume sono minime.

Grafico 5. Import di auto e benzina (1997-2010)



Fonte: Ministero delle Finanze, Direzione Generale delle Dogane, Dati statistici LITE

#### IV. CONCLUSIONE

È evidente oggi che gli sviluppi del mercato interno di auto nel 2008 e nel 2009 sono stati eccezionali. L'anno 2010 raffigura una normalizzazione nella tendenza, con le importazioni di auto<sup>(13)</sup> calate di circa l'8% rispetto al 2009; ma resta tuttavia a circa due volte il numero medio annuo di auto importate in passato.

Anche se la portata di questa nota è strettamente confinata a descrivere i recenti sviluppi del mercato delle auto<sup>(14)</sup>, i fattori economici sottostanti e le considerazioni fiscali correlate, si spera possano attirare l'attenzione sui possibili inconvenienti da tale ondata di vendite di auto. A questo proposito, la presente nota tenta di sollevare le seguenti domande: l'infrastruttura nazionale esistente è adeguata per assorbire l'alto numero di auto in circolazione, sapendo che i problemi di traffico

stanno diventando una delle principali preoccupazioni dei cittadini? Una domanda più complessa ancora: quali sono i rischi ambientali che potrà causare l'aumento del numero di auto in circolazione nel paese?

Guardando al futuro, è inevitabile mettere in discussione come il mercato delle auto ed i consumatori in particolare reagiranno alle realtà del prezzo superiore del carburante? Il comportamento verso il consumo sarebbe pronto ad adattarsi a mezzi di trasporto a risparmio energetico/basso costo, come avviene nelle economie più avanzate?

Questi costituiscono serie considerazioni da affrontare nel prossimo futuro. In realtà, il governo uscente ha avviato un passo in questa direzione esentando le auto ibride da dazi doganali<sup>(15)</sup> per incoraggiare un comportamento più "environment friendly". Inoltre, il governo ha stanziato LL 577 miliardi nel progetto di Bilancio per l'anno 2010 per rinnovare la rete stradale e autostradale, sperando di poter soddisfare la domanda dovuta all'aumento del numero di utilizzatori di auto. Tuttavia, resta il fatto che una strategia del settore del trasporto dovrebbe essere al centro della politica di qualsiasi governo, mirata ad ampliare la rete stradale, aumentare l'efficienza e migliorare i servizi di trasporto pubblico. Questo potrebbe aiutare ad affrontare i problemi ambientali, nonché a migliorare la produttività dell'economia facilitando il trasporto di merci e passeggeri in tutte le regioni e promuovendo così una crescita decentrata.

*(13) Numero di auto importate*

*(14) In termini di importazioni di auto e vendite di auto*

*(15) In base all'art. 83 del progetto di Bilancio per l'anno 2010*

## APPENDICE

Il Tesoro riscuote per le auto importate: dazi doganali, accisa e IVA oltre alla tassa di registrazione all'atto di vendita. Inoltre, viene riscossa una tassa annua di utilizzo stradale ("mécanique").

### Dazi, Accise e IVA

- **Per le auto usate:**
  - 1- Dazi doganali: LL. 500.000 (fino a LL 20 milioni); 5% del valore se superiore a LL20 milioni.
  - 2- Accise: LL 4.500.000 (fino a LL 20 milioni); 45% del valore se superiore LL 20 milioni.
  - 3- IVA: 10% del valore dell'auto + imposta.
  
- **Per le auto nuove:**
  - 1- 1-Dazi doganali pari al 5% del valore dell'auto.
  - 2- 2-Accise: 15% del valore (fino a LL 20 milioni); 45% del valore se superiore a LL 20 milioni.
  - 3- 3-IVA: 10% del valore dell'auto + imposta

### Tasse di registrazione di auto

- **Per le auto private:**  
4% del valore stimato dell'auto
  
- **Per le auto di trasporto pubblico:**  
2% del valore stimato dell'auto

**Tabella 8. Tassa – pedaggio “Mécanique” (in LL)**

Potenza Cavalli	Anno di fabbricazione (Prima del 1997)	1998 - 2005	2006 - 2008	2009 - 2010
<b>1 - 10</b>	33.000	75.000	155.000	325.000
<b>11 - 20</b>	53.000	120.000	245.000	525.000
<b>21 - 30</b>	109.000	240.000	505.000	1.050.000
<b>31 - 40</b>	140.000	310.000	730.000	1.525.000
<b>41 - 50</b>	230.000	510.000	1.200.000	2.500.000
<b>Oltre 50</b>	288.000	715.000	1.500.000	3.100.000

## PARCO VETTURE

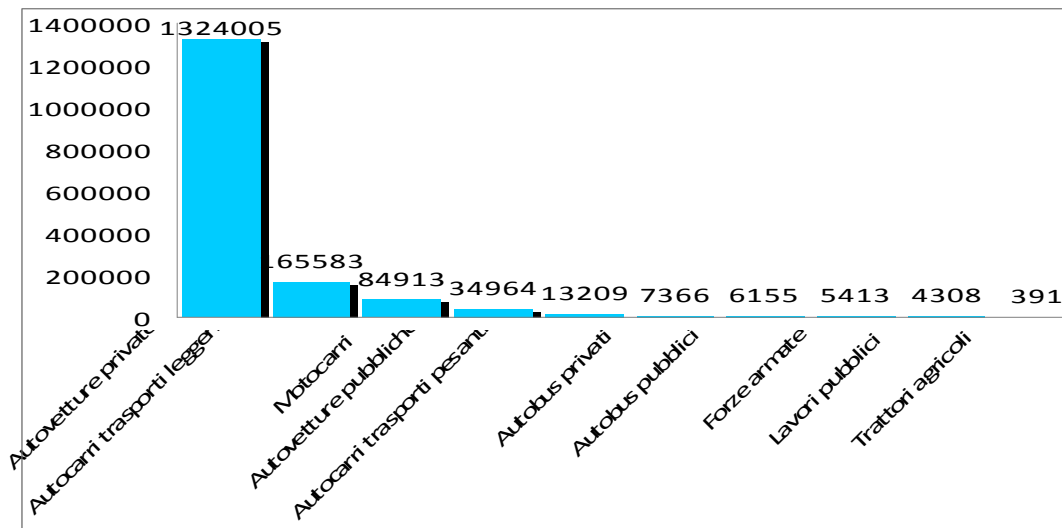
Nel 2009, il numero delle auto private circolante in Libano ha raggiunto 1.324.005 unità, mentre la popolazione residente conta circa 4 milioni, ossia 1 auto per ogni 3 persone.

Questo è quanto risulta da un recente studio effettuato da un'agenzia libanese specializzata.

Le auto private rappresentano l'80,4% del totale parco vetture circolante in Libano.

**TABELLA 1 – USO DELLE VETTURE**

Uso	n.	%/totale
Autovetture private	1.324.005	80,4%
Autocarri trasporti leggeri	165.583	10,1%
Motocarri	84.913	5,2%
Autovetture pubbliche	34.964	2,1%
Autocarri trasporti pesanti	13.209	0,8%
Autobus privati	7.366	0,4%
Autobus pubblici	6.155	0,4%
Forze armate	5.413	0,3%
Lavori pubblici	4.308	0,3%
Trattori agricoli	391	0,0%
<b>Totale</b>	<b>1.646.307</b>	

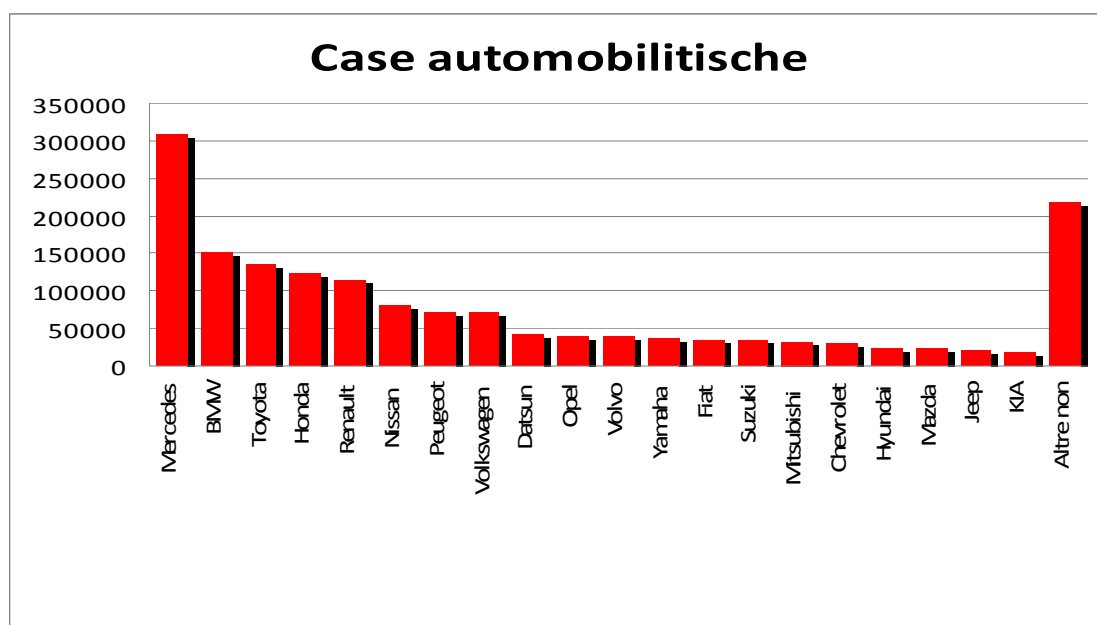


I principali marchi presenti sul mercato sono – in ordine – Mercedes, BMW, Toyota, Honda, Renault, Nissan e Peugeot. Nella graduatoria composta dai principali 20 marchi, la Fiat si colloca al 13° posto dopo Opel, Volvo, Yamaha, ma prima di Suzuki, Mitsubishi, Chevrolet, Hyundai, Mazda, Jeep e Kia. Altri marchi italiani ed esteri rientrano nella categoria dei

marchi "non specificati" che contano 217.341 autovetture. Numero vetture e percentuali sono riportate nella tabella 2.

**TABELLA 2 – CASE AUTOMOBILISTICHE**

	n.	%/totale
Mercedes	309.836	18,8%
BMW	150.807	9,2%
Toyota	135.703	8,2%
Honda	123.958	7,5%
Renault	114.299	6,9%
Nissan	79.259	4,8%
Peugeot	71.850	4,4%
Volkswagen	71.742	4,4%
Datsun	40.221	2,4%
Opel	38.632	2,3%
Volvo	38.474	2,3%
Yamaha	37.148	2,3%
Fiat	35.311	2,1%
Suzuki	34.726	2,1%
Mitsubishi	31.318	1,9%
Chevrolet	30.503	1,9%
Hyundai	23.674	1,4%
Mazda	23.312	1,4%
Jeep	20.135	1,2%
KIA	18.058	1,1%
Altre non specificate	217.341	13,2%
<b>Totale</b>	<b>1.646.307</b>	



Dai risultati dello studio sopra citato si rileva che il 76,5% del parco vetture ha più di 10 anni di età e solo il 3,7% ha tre anni o meno, il che vuole dire che il parco vetture circolante in Libano è vecchio e costoso da punto di vista della manutenzione, degli incidenti stradali e dei guasti.

**TABELLA 3 – ANNO DI FABBRICAZIONE**

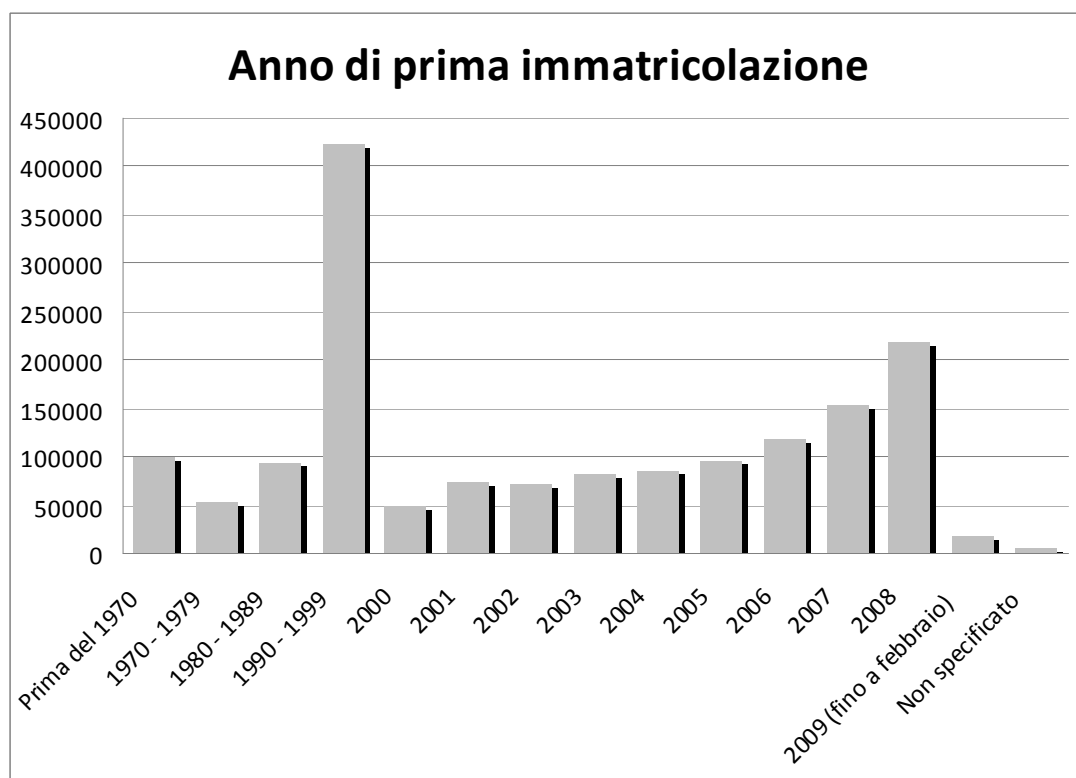
	<b>n.</b>	<b>%/totale</b>
Prima del 1970	109.269	6,6%
1970 - 1979	264.542	16,1%
1980 - 1989	460.382	28,0%
1990 - 1999	420.973	25,6%
2000	38.655	2,3%
2001	37.872	2,3%
2002	35.401	2,2%
2003	26.853	1,6%
2004	24.467	1,5%
2005	25.788	1,6%
2006	20.059	1,2%
2007	16.123	1,0%
2008	28.571	1,7%
2009 (fino a febbraio)	17.804	1,1%
Non specificata	119.548	7,3%
<b>Totale</b>	<b>1.646.307</b>	



Va fatto presente che circa 219.500 auto ossia il 13,3% del parco vetture circolante è stato immatricolato nel 2008.

**TABELLA 4 – ANNO DI PRIMA IMMATRICOLAZIONE**

	<b>n.</b>	<b>%/totale</b>
Prima del 1970	101.190	6,1%
1970 - 1979	52.245	3,2%
1980 - 1989	93.759	5,7%
1990 - 1999	423.880	25,7%
2000	49.168	3,0%
2001	74.164	4,5%
2002	70.852	4,3%
2003	82.700	5,0%
2004	86.795	5,3%
2005	96.656	5,9%
2006	117.724	7,2%
2007	153.087	9,3%
2008	219.489	13,3%
2009 (fino a febbraio)	18.913	1,1%
Non specificato	5.685	0,3%
<b>Totale</b>	<b>1.646.307</b>	



### **36.112 AUTO NUOVE VENDUTE NEL 2010**

In base ai dati pubblicati dall'Associazione degli Importatori di Autoveicoli, il numero totale delle auto passeggeri nuove vendute nel 2010 ha raggiunto i 36.112 con un aumento del 3,9% rispetto all'anno precedente. Nel periodo in esame, la coreana KIA ha occupato la prima posizione con 6.494 unità ed una quota di mercato del 17,98%, seguita dalla Nissan (Giappone), con 5.988 unità (17,64% del totale), dalla Hyundai (Corea) con 4.315 unità (11,95%), e dalla Toyota con 3.669 unità ed una quota di mercato del 10,4%. Va ricordato che, fino al 2009, le case giapponesi fornivano circa il 50% del mercato libanese di autovetture, quelle europee il 25% e il rimanente 25% diviso tra USA, Corea, India e Cina, ma la quota di mercato delle case coreane è destinata ad alzarsi a spese di quelle giapponesi a causa del caro yen.

### **INTERSCAMBIO LIBANO MONDO NEL 2010 CIRCA \$1,4 MILIARDI L'EXPORT ITALIANO; CIFRA RECORD**

Nel 2010 l'import del Libano si è attestato a \$17,96 miliardi, in aumento del 10,6% rispetto al corrispondente periodo del 2009. Il deficit commerciale è ammontato invece a \$13,71 miliardi (+7,5% rispetto al 2009), nonostante l'incremento dell'export del 22,07%, attestatosi a \$4,25 miliardi.

I dati, pubblicati dall'Ufficio Statistica delle Dogane Libanesi, ed elaborati da ICE Beirut, indicano che l'Italia mantiene la posizione di primo fornitore europeo del Libano, essendo in terza posizione, dopo gli USA – al primo posto – e la Cina.

Nel periodo in esame, il valore dell'export italiano verso il Libano è stato di \$1,39 miliardi, con una quota di mercato del 7,8% (in aumento rispetto 7,5% del corrispondente periodo dell'anno precedente). Rispetto al 2009, le esportazioni italiane continuano a registrare l'incremento più alto tra i principali concorrenti (+13,8%).

Infatti, gli USA hanno esportato merci per \$1,91 miliardi (+8,2% rispetto al medesimo periodo del 2009), con una quota di mercato del 10,6% delle importazioni totali libanesi, seguita dalla Cina, con \$1,63 miliardi (+13,7%) e 9,1% di quota sul totale importato. Al quarto e quinto posto si posizionano, rispettivamente, la Germania con \$1,26 miliardi (+1,8%) ed il 7,0% del totale, e la Francia con \$1,19 miliardi (6,7% di quota di mercato), con una contrazione del 23,9% rispetto al medesimo periodo del 2009.

A livello di disaggregazione settoriale, l'export italiano è composto, in ordine, da: petrolio raffinato con il 37,9% sul totale esportato (\$529 Mln), meccanica (13,8% di quota e \$192 Mln in valore), prodotti chimici (8,2% e \$115 Mln), tessile ed abbigliamento (6,7% e \$94 Mln), metallurgia (5,7%), alimentari e bevande (3,4%), materiali edili e mezzi di trasporto (3,3% entrambi), plastica e gomma (2,9%) e calzature (2,4%).

Ciò conferma, ancora una volta, la buona strutturazione dell'export italiano rispetto anche ad alcuni dei principali concorrenti. Infatti, l'export degli USA è composto per il 46,2% da petrolio raffinato ed il 15,6% da meccanica; quello della Germania dagli autoveicoli per il 53,2%, mentre quello della Francia per il 34,0% da petrolio raffinato e il 17,9% da profumi e cosmetici.

La graduatoria delle principali voci dell'import libanese risulta invece la seguente: i prodotti petroliferi raffinati al primo posto con \$3,79 miliardi (21,1% del totale import e +14,0% rispetto al 2009), seguiti da macchinario con \$2,17 miliardi (12,1%), mezzi di trasporto 1,94 miliardi (10,8%), prodotti dell'industria chimica \$1,55 miliardi (8,6%), metalli e lavori di metallo \$1,27 miliardi (7,1%), oreficeria e gioielleria \$1,16 miliardi (6,5%) e alimentari con \$1,14 miliardi (6,4%).

I principali prodotti dell'export libanese, invece, sono: oreficeria e gioielleria con \$1,11 miliardi (26,1% di quota sul totale esportato), macchinario \$742 milioni (17,4%), metalli e lavori di metallo \$460 milioni (10,8%), mezzi di trasporto \$361 (8,5%) ed alimentari \$324 milioni (7,6%).

I principali mercati di sbocco del Libano si confermano essere la Svizzera con \$502 milioni (11,8% di quota sul totale dell'export libanese e - 35,4% sul 2009), Emirati Arabi (\$418 Mln e 9,8% del totale), Francia (\$348 Mln e 8,2%), Sud Africa (\$344 Mln e 8,1%), Iraq (\$267 Mln e 6,3%), Arabia Saudita (\$246 Mln e 5,8%), Turchia (\$231 Mln e 5,4%) e Siria (\$221 Mln e 5,2%).

Il Sud Africa si posiziona quale quarto mercato di sbocco del Libano. L'export libanese verso il paese africano, come quello verso la Svizzera, è costituito quasi esclusivamente da rottami d'oro e oro usato.

Infine, l'Italia ha importato dal Libano merci per il modesto valore di \$31 milioni (+6,9% sul 2009) in prevalenza rottame di metallo e fertilizzanti.

*Fonti:*

- *Ministry of Finance, Thematic Reports, January 2011*
- *Dogane Libanesi*
- *Stampa locale*