

Aggiornamento sugli scambi dell'Italia

Agosto 2019

Nel mese di agosto 2019 le esportazioni italiane hanno subito un calo, rispetto allo stesso mese del 2018, del 3,4% e le importazioni del 4,1%. Considerando invece l'andamento dei flussi nell'intero periodo gennaio-agosto 2019, le esportazioni sono cresciute del 2,6% e le importazioni dell'1% rispetto agli stessi mesi del 2018. Hanno contribuito positivamente

registrare un modesto +0,4%, mentre è in flessione quello con la Cina (-2,4%).

Guardando alla composizione settoriale delle esportazioni, la crescita più marcata, rispetto al periodo gennaio-agosto 2018, ha riguardato gli articoli farmaceutici (+28,3%); il settore degli alimentari, bevande e tabacco (+7,5%); e quello del tessile e

tabacco verso il Giappone; ed un +53,4% per il tessile e abbigliamento in Svizzera (tra cui +62% per gli articoli in pelle). Per le esportazioni dei settori verso i paesi UE, si segnala un aumento del 31,2% degli articoli farmaceutici nel Regno Unito e una variazione positiva dei mezzi di trasporto verso lo stesso paese (+20,3%, tra cui gli autoveicoli segnano +8,6%).

Per quanto riguarda le importazioni, sono tutti extra-UE i fornitori che hanno registrato le variazioni più dinamiche nei primi otto mesi 2019: Giappone (+10,7%), Stati Uniti (+7,1%) e Cina (+6,8%). Gli aumenti hanno riguardato in particolare gli autoveicoli, e i prodotti farmaceutici (+76,4%) dal Giappone; prodotti dell'agricoltura (+23,6%), farmaceutici (+20,5%) e computer (17,2%) dagli USA; e prodotti alimentari, bevande e tabacco (+22,7%) e dell'agricoltura (+20,3%), oltre che tessili (+8,3%) e articoli in pelle (+9,8%) dalla Cina.

Il saldo commerciale è stato pari a +2,6 miliardi di euro nel solo mese di agosto 2019 e a +32,3 miliardi per l'intero periodo gennaio-agosto 2019. Se considerato al netto della componente energetica, ammonta rispettivamente a +5,6 e +59,1 miliardi di euro. In entrambi i casi, la variazione sui primi otto mesi del 2018 è positiva.

Fonte: [comunicato Istat](#) sul commercio con l'estero del 17 ottobre 2019.

Esportazioni dei settori più e meno dinamici

Variazioni tendenziali, gen-ago 2019/gen-ago 2018

Articoli farmaceutici, chimico-medicinali e botanici

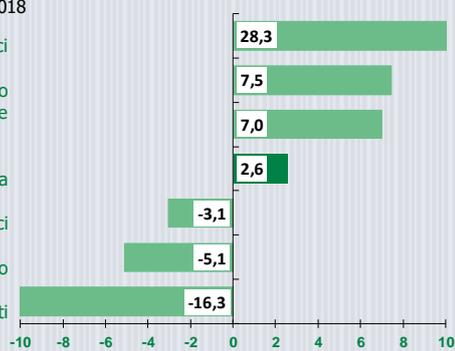
Prodotti alimentari, bevande e tabacco
Prodotti tessili e dell'abbigliamento, pelli e accessori

Media Italia

Apparecchi elettrici

Mezzi di trasporto

Coke e prodotti petroliferi raffinati



Fonte: elaborazioni ICE su dati Istat

alla crescita gli incrementi registrati dagli scambi con le aree extra-UE (+3,4% per l'export e +1,8% per l'import), seppure il loro peso sul totale dei flussi (pari al 42,6%) rimanga inferiore a quello dell'UE, dove invece le variazioni sono state del 2% per l'export e 0,4% per l'import. Rispetto ai primi otto mesi del 2018, i partner commerciali più dinamici per gli esportatori italiani sono stati il Giappone (+17,9%), la Svizzera (+15,4%) e gli Stati Uniti (+8,3%). Tra i paesi UE, si sono distinti positivamente il Regno Unito (+7,6%) e il Belgio (+4,2%). L'export verso la Germania ha fatto

abbigliamento (+7%, tra cui si segnalano gli articoli in pelle al +9,5% e gli articoli di abbigliamento al +9,1%).

Rimangono in diminuzione il coke e i prodotti petroliferi raffinati (-16,3%), e il settore dei mezzi di trasporto (-5,1%, tra cui si distingue negativamente il comparto degli autoveicoli al -9,1%).

Considerando la destinazione delle vendite all'estero di questi settori, tra i partner extra-UE si evidenzia una crescita del +109,3% degli articoli farmaceutici negli USA; un +65% di prodotti alimentari, bevande e

I sussidi a Airbus e Boeing: il pericolo di un'altra guerra dei dazi

La controversia tra Stati Uniti e Unione Europea riguarda le contestazioni reciproche sugli aiuti pubblici concessi all'industria aeronautica civile. Con impianti in tutto il mondo, i gruppi Boeing e Airbus sono i principali *player* di questa filiera e si trovano all'apice di una complessa rete di produzione che si avvale di migliaia di fornitori di beni e servizi. La catena della fornitura è molto articolata e include anche importanti imprese leader transnazionali (quali Stelia Aerospace, Honeywell Aerospace, Lufthansa Technik, General Electric, Panasonic, Rolls Royce e molti altri) che, a loro volta, coordinano delle complesse reti produttive.

Le fasi di assemblaggio e la produzione di parti sono localizzate in paesi diversi, tenendo conto delle specializzazioni e della convenienza logistica. Molti paesi contribuiscono in termini di valore aggiunto ai beni finali, inclusa l'Italia: ad esempio, il gruppo Boeing acquisisce dall'Italia parti di aerei quali la fusoliera in fibra di carbonio, realizzata in Puglia da Leonardo. Per Airbus, l'Italia rappresenta il sesto mercato europeo di fornitura, con 400 fornitori e oltre 500 milioni di euro, e l'ottavo a livello mondiale. Peraltro, la filiera ha beneficiato per anni dell'accordo plurilaterale sull'aviazione civile ([Agreement on Trade in Civil Aircraft](#))¹, con l'azzeramento dei dazi sul commercio di aerei a uso civile e dei relativi beni intermedi.

Fin dal 2004, l'Organizzazione Mondiale del Commercio (OMC) è stata investita della disputa sui sussidi all'industria

aeronautica, quando gli Stati Uniti – dopo essersi ritirati dall'accordo con l'Unione Europea sugli [aiuti all'aviazione civile del 1992](#) - si sono rivolti all'organismo di risoluzione delle controversie dell'OMC (Dispute Settlement Body) per contestare le sovvenzioni ricevute da Airbus, ritenute contrarie all'Accordo multilaterale sui sussidi e sulle misure di compensazione ([SCM Agreement](#)). A sua volta, l'Unione Europea ha presentato ricorso, segnalando la concessione di aiuti americani al gruppo Boeing. La disputa è proseguita per 14 anni davanti a due diversi *panel* di esperti e, di fatto, secondo l'OMC, entrambe le imprese hanno ricevuto sovvenzioni contrarie alle norme dei trattati.

Le tensioni si sono aggravate negli ultimi due anni: nel maggio 2018, l'OMC ha confermato l'esistenza di aiuti governativi concessi dalla UE, rimandando al verdetto conclusivo dell'Appellate Body (l'organo di appello dell'OMC) la quantificazione delle "contromisure", ovvero l'autorizzazione a imporre tariffe doganali aggiuntive entro un determinato limite annuale. Quasi un anno dopo (nel marzo 2019), il secondo *panel* dell'OMC ha stabilito che anche al gruppo Boeing erano state concesse sovvenzioni contrarie ai trattati, rinviando all'organo di appello l'autorizzazione di adeguate misure di compensazione.

A pochi giorni da questa seconda pronuncia, e in attesa della sentenza definitiva, gli

Stati Uniti hanno pubblicato alcune [liste preliminari di prodotti](#), oggetto di possibili dazi (fino al 100%), diretti a compensare il danno economico subito da Boeing. In risposta, l'Unione Europea ha diffuso a sua volta una [lista di merci americane](#) sulle quali applicare dazi di compensazione per le perdite subite dall'industria europea.²

Il primo verdetto conclusivo dell'organo di appello ha premiato gli Stati Uniti. Emesso lo scorso 2 ottobre, ha stabilito che - come risarcimento per i sussidi al consorzio Airbus – il limite annuo dei dazi applicabili alle merci provenienti dai paesi UE è pari a 7,49 miliardi di dollari (per un massimo di 5 anni, salvo successiva estensione). Contestualmente, l'amministrazione statunitense ha pubblicato gli [elenchi definitivi](#) dei prodotti europei su cui, dal 18 ottobre, si applicheranno dazi aggiuntivi del 10% (per il settore aeronautico) e del 25% (per gli altri beni).

Secondo stime preliminari ICE, le importazioni relative a queste liste ammontano a circa 9 miliardi di dollari³; pertanto, considerando le due aliquote, l'ammontare delle contromisure non raggiunge 2 miliardi di dollari, importo decisamente inferiore rispetto al massimale annuo autorizzato dall'OMC. Tuttavia, l'amministrazione americana si è riservata la facoltà di rivedere periodicamente l'elenco delle voci doganali e il livello delle tariffe, tenendo conto dei prossimi sviluppi nei negoziati tra Stati Uniti e Unione Europea.⁴

Prodotti e paesi colpiti dalle contromisure americane

Dalle stime emerge che circa il 40% dell'import relativo alle liste colpite dalle contromisure riguarda il settore aeronautico (ad uso

(35%) e da carni lavorate (quasi 12%). A partire da queste cifre, gli esportatori italiani si troverebbero a dover far fronte a rialzi tariffari di circa 117 milioni di dollari.

Tavola 1

Import USA dall'Italia nel 2018 nei prodotti sanzionati (Valori in Dollari)			
	Totale per settore	% sul totale	Ammontare del dazio
Formaggi	228.401.297	48,8%	57.100.324
Liquori	162.910.063	34,8%	40.727.516
Carni lavorate	54.713.450	11,7%	13.678.363
Succhi di frutta	16.126.809	3,4%	4.031.702
Frutta	6.038.277	1,3%	1.509.569
Frutti di mare	289.148	0,1%	72.287
Totale	468.479.044	100,0%	117.119.761

Fonte: US Census Bureau

civile), mentre un'altra metà riguarda i prodotti dell'agroalimentare. I regolamenti OMC prevedono infatti che – in aggiunta al comparto oggetto della controversia - possano essere colpiti anche settori diversi, se i paesi autorizzati ad applicare le misure compensatorie ritengono di non poter applicare dazi unicamente ai prodotti interessati dalla disputa. Di conseguenza le contromisure americane sono dirette a colpire prevalentemente (circa l'88%) le importazioni provenienti dai paesi del consorzio Airbus (Germania, Francia, Regno Unito e Spagna).

Con riguardo all'Italia, i dazi aggiuntivi interessano esclusivamente il settore agroalimentare (tavola 1). Nel 2018, gli Stati Uniti hanno importato prodotti italiani inclusi nelle liste per 468 milioni di dollari, per metà riguardanti i formaggi, seguiti da liquori

Merita inoltre un accenno il fatto che, rispetto alle liste preliminari di aprile, non sono stati inclusi i beni intermedi, pertanto non sembrano derivarne conseguenze per gli approvvigionamenti esteri della filiera aeronautica.

Nei prossimi mesi è attesa la pronuncia dell'Appellate Body con il valore delle contromisure che l'UE potrebbe applicare nei confronti degli Stati Uniti. Resta tuttavia ancora irrisolta la questione del funzionamento dell'Appellate Body, in quanto a dicembre sarà [scaduto il mandato](#) di sei membri su sette. Mancando l'accordo degli Stati Uniti sulle nuove nomine, l'organo OMC rischia di fatto la paralisi.

Nel frattempo, la Commissione Europea ha dichiarato che - in caso di entrata in vigore delle contromisure dal 18 ottobre -

intende rispondere con [l'imposizione di contro-dazi](#), nonostante la sentenza favorevole dell'organo di appello. Sembra dunque profilarsi un ulteriore aggravamento delle relazioni commerciali internazionali, già messe a dura prova negli scorsi mesi dai dazi su alluminio e acciaio e da possibili tariffe sull'*automotive* europeo. L'allarme sulle ripercussioni negative per l'economia mondiale e per gli scambi commerciali è ormai diffuso.

La necessità di regolamentare in maniera efficace i sussidi alle imprese, al fine di evitare distorsioni alla concorrenza, è ovviamente una questione molto importante. Ma è altrettanto cruciale non compromettere il funzionamento della filiera internazionale dell'aeronautica civile, e concludere un nuovo accordo tra Unione Europea e Stati Uniti in grado di comporre gli interessi delle due parti.

¹ Cfr. intervista all'Ing. Alexandre Ceccacci, direttore generale di Airbus Helicopters Italia su <https://www.aviation-report.com>

² Per approfondire, cfr. l'analisi presentata nel Rapporto ICE [L'Italia nell'Economia Internazionale](#), edizione 2019, pagg. 53-60.

³ In attesa che vengano attivati alcuni codici doganali specifici per calcolare l'esatto ammontare dei dazi, in particolare per l'aviazione civile, le stime si basano su quanto riportato nel Federal Register e sui dati doganali di fonte USA; sono pertanto in parte sovrastimate.

⁴ US Trade Press Release del 2 ottobre 2019: "[...] *The U.S. has the authority to increase the tariffs at any time, or change the products affected. USTR will continually re-evaluate these tariffs based on our discussions with the EU. [...]*".