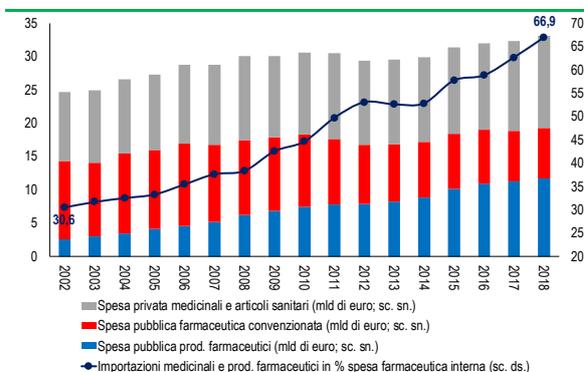
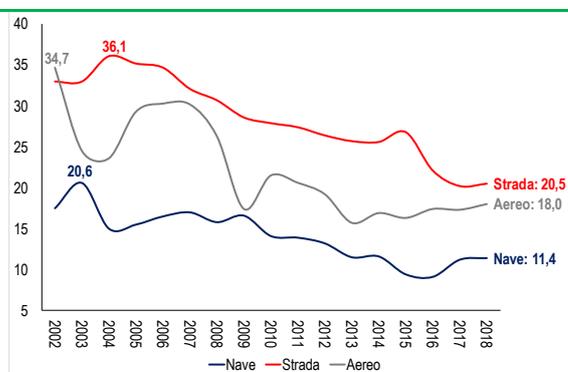


## Le importazioni nella spesa farmaceutica italiana



Fonte: elaborazione Servizio Studi BNL su dati Istat e RGS

## Quota di mercato dei vettori di trasporto italiano sull'interscambio commerciale complessivo



Fonte: elaborazione Servizio Studi BNL su dati Banca d'Italia

La storia degli ultimi venticinque anni descrive per l'Italia uno scenario in cui la **caduta della produzione si è affiancata ad un aumento delle importazioni, mostrando una crescente dipendenza dall'estero per il soddisfacimento del fabbisogno interno**. Dipendenza che interessa i consumi, gli investimenti, l'intero processo produttivo. Le importazioni di beni sono, ad esempio, arrivate ad assorbire quasi il 25% dei consumi, mentre quelle di prodotti intermedi, beni utilizzati all'interno del processo produttivo, coprono il 50% del valore aggiunto manifatturiero.

Di particolare interesse quanto accaduto nel **farmaceutico**, l'unico comparto del manifatturiero insieme all'alimentare ad aver registrato nel 2019 livelli produttivi superiori a quelli del 1995. **Gli acquisti dall'estero di medicinali e prodotti farmaceutici sono arrivati ad assorbire oltre il 65% dei consumi interni**, più del doppio dell'inizio degli anni Duemila.

Oltre al manifatturiero, la dipendenza dall'estero interessa anche alcuni comparti dei servizi, come quello dei **trasporti**. Il valore degli acquisti da parte di soggetti residenti in Italia di servizi di trasporto di merci da vettori stranieri si è **stabilizzato** intorno ai 13 miliardi di euro, con un disavanzo superiore ai 5 miliardi rispetto a quanto i vettori nazionali riescono ad incassare dall'estero. **I vettori nazionali sono in grado di assorbire solo il 20% dei trasporti su strada relativi a importazioni o esportazioni di merci dell'Italia**.

**n. 12**

**11 maggio 2020**



**BNL**  
GRUPPO BNP PARIBAS

La banca  
per un mondo  
che cambia

## Italia: una dipendenza dall'estero sulla quale ragionare

P. Ciocca  [paolo.ciocca@bnlmail.com](mailto:paolo.ciocca@bnlmail.com)

La crisi che stiamo fronteggiando, con la diffusione del virus e il blocco sia di alcune produzioni interne che di parte degli scambi internazionali, ha portato alla luce alcune criticità del complesso sistema produttivo formatosi a livello mondiale con l'allungamento delle catene del valore. Il trasferimento di produzioni in aree a basso costo del lavoro si è affiancato allo spostamento di attività ad alto valore aggiunto da un paese ad un altro, con una crescente specializzazione dei sistemi produttivi. Un'organizzazione che funziona fino a quando qualcosa non si blocca negli scambi internazionali, facendo emergere, in questo modo, difficoltà nel reperire prodotti o servizi essenziali. Una riflessione sulla situazione dei singoli sistemi produttivi diviene, dunque, opportuna.

La storia degli ultimi venticinque anni descrive per l'Italia uno scenario in cui la caduta della produzione si è affiancata ad un aumento delle importazioni, mostrando una crescente dipendenza dall'estero per il soddisfacimento del fabbisogno interno. Dipendenza che interessa i consumi, gli investimenti, l'intero processo produttivo. Le importazioni di beni sono, ad esempio, arrivate ad assorbire quasi il 25% dei consumi, 10 punti percentuali in più della metà degli anni Duemila, con un'incidenza più elevata per la componente non durevole. Sono aumentate anche le importazioni di prodotti intermedi, beni utilizzati all'interno del processo produttivo, arrivando a coprire il 50% del valore aggiunto del comparto manifatturiero.

La crescente dipendenza dall'estero si è sviluppata in maniera differenziata a livello settoriale. Di particolare interesse quanto accaduto nel farmaceutico, l'unico comparto del manifatturiero insieme all'alimentare ad aver registrato nel 2019 livelli produttivi superiori a quelli del 1995. Negli ultimi venti anni, le importazioni di medicinali e prodotti farmaceutici sono aumentate di circa quattro volte, mentre la spesa interna, sia pubblica che privata, è cresciuta di meno del 40%. Gli acquisti dall'estero sono arrivati ad assorbire oltre il 65% dei consumi interni, più del doppio dell'inizio degli anni Duemila.

L'aumento delle importazioni interessa in maniera profonda anche alcuni comparti dei beni di consumo. Dall'estero compriamo, ad esempio, quasi il 30% dell'abbigliamento acquistato internamente e circa il 50% delle calzature. Le importazioni assorbono, inoltre, più del 17% dei quasi 250 miliardi di euro spesi in un anno dagli italiani per alimentari, bevande e ristoranti, con circa 6 miliardi di euro di importazioni di carne, 5 di pesce e di frutta e 4 di cereali.

Oltre al manifatturiero, la dipendenza dall'estero interessa anche alcuni comparti dei servizi, come quello dei trasporti. Il valore degli acquisti da parte di soggetti residenti in Italia di servizi di trasporto di merci da vettori stranieri si è stabilizzato intorno ai 13 miliardi di euro, con un disavanzo superiore ai 5 miliardi rispetto a quanto i vettori nazionali riescono ad incassare dall'estero. I vettori nazionali sono in grado di assorbire solo il 20% dei trasporti su strada relativi a importazioni o esportazioni di merci dell'Italia.

### Manifatturiero italiano: un declino che viene da lontano

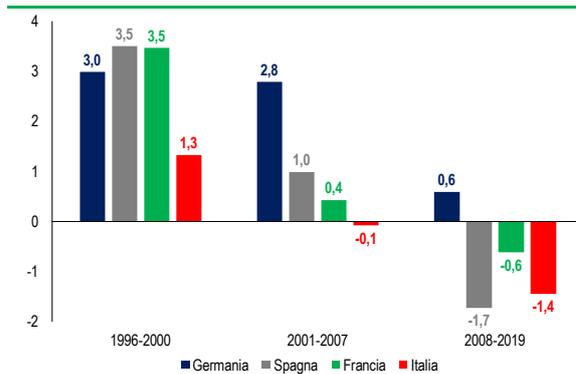
Gli anni Novanta si erano chiusi in Italia con un aumento medio annuo della produzione manifatturiera di poco superiore all'1%. Un ritmo di crescita che, già allora, mostrava la difficoltà dell'economia nel mantenere il passo degli altri principali concorrenti europei.

Si trattava, infatti, di valori pari a circa un terzo di quelli registrati in Germania, Francia e Spagna. Una dinamica debole, che portava ad accumulare in soli cinque anni un ritardo in termini di produzione rispetto agli altri paesi intorno ai 10 punti percentuali.

Una criticità che si era poi accentuata nella prima parte degli anni Duemila. Un periodo nel quale tutte le principali economie avevano sofferto un rallentamento dei ritmi di sviluppo, come conseguenza dell'entrata sullo scenario internazionale di nuove realtà produttive con bassi costi del lavoro. L'unica eccezione rimaneva la Germania, che continuava a sperimentare tassi di crescita medi annui della produzione prossimi al 3% non distanti da quelli del periodo precedente, mentre la Spagna era scesa intorno all'1% e la Francia vicino allo 0,5%. In Italia, il rallentamento appariva ancora più intenso, con l'attività manifatturiera che aveva iniziato a sperimentare una moderata flessione. Alla fine del 2007, la produzione italiana risultava di quasi il 6% più alta di quella della metà degli anni Novanta, mentre in Francia e Spagna il guadagno saliva oltre il 20% e in Germania raggiungeva il 40%.

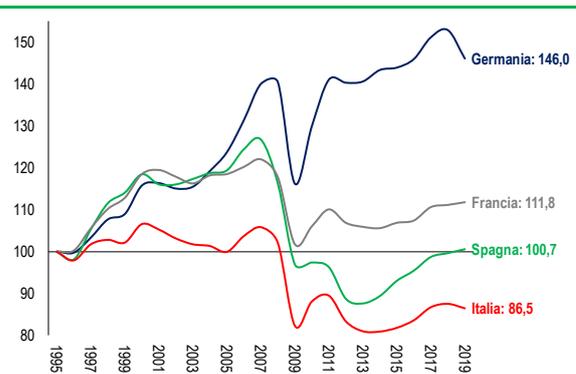
### La produzione manifatturiera nelle principali economie europee

(var. % media annua)



### La produzione manifatturiera nelle principali economie europee

(1995=100)



Fonte: elaborazione Servizio Studi BNL su dati Eurostat

Fonte: elaborazione Servizio Studi BNL su dati Eurostat

L'Italia arrivò, dunque, ad affrontare la lunga crisi iniziata nel 2008 con evidenti criticità, che ne ulteriormente penalizzarono le potenzialità di sviluppo, portando ad un calo della produzione prossimo al 20% in poco più di dieci anni. Un andamento simile a quello spagnolo ma peggiore di quello francese, mentre la Germania è l'unico tra i principali paesi europei ad aver registrato nel 2019 un livello di produzione più alto di quello del 2007, nonostante il brusco calo dello scorso anno.

Guardando quanto accaduto nel complesso degli ultimi venticinque anni emerge la particolarità del caso italiano: nel 2019, la produzione manifatturiera è risultata quasi 15 punti percentuali più bassa di quella del 1995, mentre la Spagna è tornata al di sopra del livello della metà degli anni Novanta, la Francia ha registrato un guadagno superiore ai 10 punti e la Germania è salita oltre i 45. In venticinque anni, l'Italia ha, quindi, accumulato un ritardo in termini di minore produzione pari a circa 15 punti percentuali dalla Spagna, 25 dalla Francia e 60 dalla Germania.

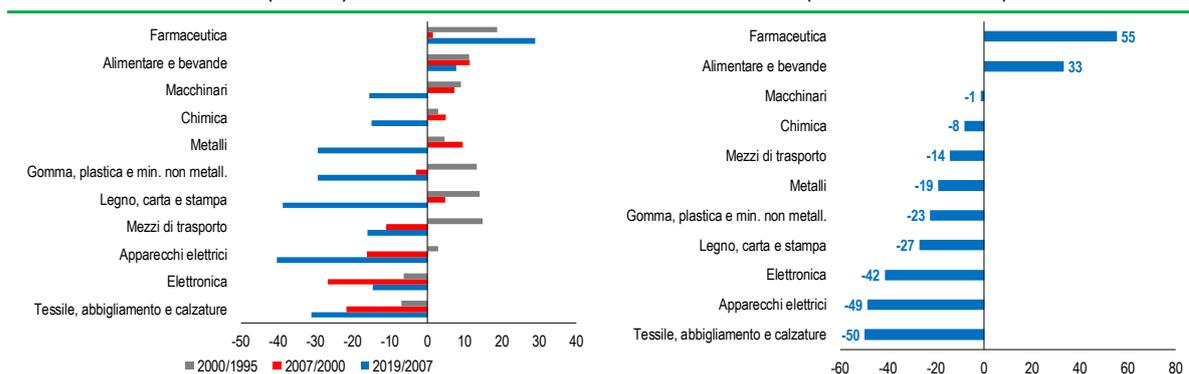
## Uno scenario articolato nel manifatturiero italiano

In Italia, questo lungo processo di deindustrializzazione si è sviluppato in maniera differenziata a livello settoriale. In alcuni casi gli andamenti sono apparsi simili a quelli delle altre principali economie europee, mentre in altri risultano evidenti le criticità.

In alcuni comparti del manifatturiero italiano le difficoltà a competere nello scenario internazionale apparivano evidenti già alla metà degli anni Novanta. È questo il caso del tessile, abbigliamento e calzature, dell'elettronica e delle apparecchiature elettriche.

Negli ultimi venticinque anni, solo in sei occasioni il tessile, abbigliamento e calzature è riuscito a conseguire un risultato positivo in termini di crescita della produzione. Le due recessioni del periodo 2008-2013 hanno solo reso più complesso uno scenario che già mostrava profonde criticità. Alla flessione prossima al 30% registrata tra il 1995 e il 2007 si è, infatti, aggiunta un'ulteriore contrazione vicina a un terzo, portando ad un quasi dimezzamento della produzione. Non si tratta, però, di una peculiarità italiana, quanto di una criticità che ha interessato, con flessioni anche più ampie, Francia, Spagna e Germania.

**La produzione manifatturiera in Italia per settori (var. %)** **La produzione manifatturiera in Italia per settori (var. % 2019/1995)**



Fonte: elaborazione Servizio Studi BNL su dati Istat

Fonte: elaborazione Servizio Studi BNL su dati Istat

Anche l'elettronica ha vissuto una storia simile, con un dimezzamento della produzione tra il 1997 e il 2013. La debole ripresa degli ultimi sei anni ha consentito di recuperare solo una piccola parte di quanto perso, mantenendo un ritardo superiore ai 40 punti percentuali rispetto alla metà degli anni Novanta. Un andamento simile a quello spagnolo, mentre la Francia presenta un guadagno pari a circa il 50% e la Germania è riuscita addirittura a più che triplicare i livelli produttivi.

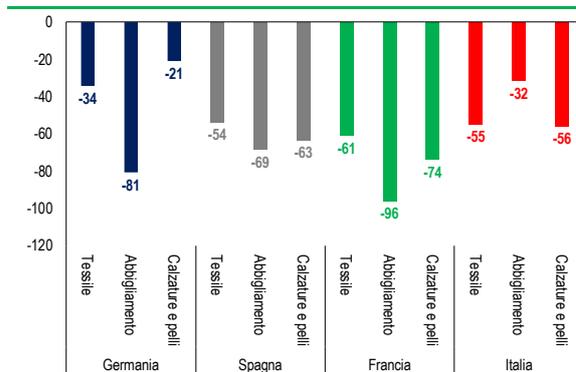
Un confronto internazionale complesso caratterizza anche il comparto delle apparecchiature elettriche. Il dimezzamento dell'attività produttiva registrato in Italia in venticinque anni si confronta, infatti, con una flessione di poco superiore al 20% in Francia, mentre la Spagna è tornata sui livelli della metà degli anni Novanta, dopo le due recessioni sofferte tra il 2008 e il 2013, e la Germania, nonostante le difficoltà dell'ultimo anno, è riuscita a mantenere un guadagno superiore al 40%.

Dall'altro lato del panorama produttivo italiano vi sono gli unici due settori con livelli produttivi più alti di quelli di venticinque anni fa: l'alimentare e il farmaceutico. Due comparti, però, che forniscono indicazioni differenti nel momento in cui si effettua un confronto internazionale.

La produzione di alimentari e bevande, dopo essere aumentata tra l'1,5% e più del 2% medio annuo nel periodo precedente la crisi, aveva sofferto una moderata flessione durante le due recessioni, per poi tornare a crescere intorno al 2% tra il 2016 e il 2019 e raggiungere un aumento di circa un terzo rispetto al 1995. Una performance robusta anche rispetto alle altre principali economie europee: l'aumento del 33% rispetto al 1995 si confronta, infatti, con il +32% della Spagna, il +25% della Germania e il +8% della Francia.

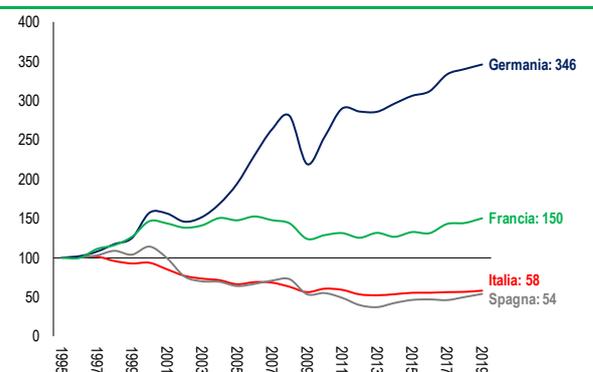
### La produzione nel settore del tessile, abbigliamento e calzature nelle principali economie europee

(var. % 2019/1995)



### La produzione nel settore dell'elettronica nelle principali economie europee

(1995=100)



Fonte: elaborazione Servizio Studi BNL su dati Eurostat

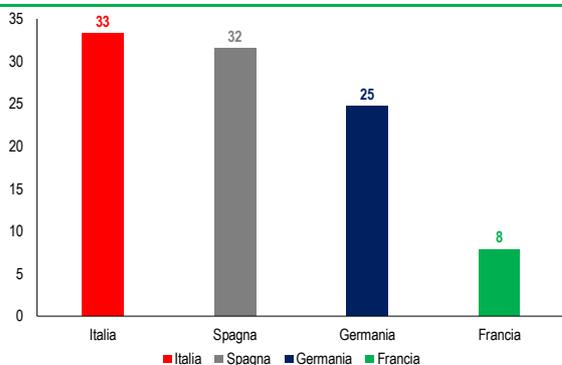
Fonte: elaborazione Servizio Studi BNL su dati Eurostat

Ad una prima analisi, ancora più robusta appare la dinamica del farmaceutico italiano. Negli ultimi anni, la produzione è cresciuta quasi ininterrottamente, sperimentando solo un moderato rallentamento prima della crisi, più che compensato dalla forte accelerazione degli anni successivi. Rispetto al 1995, la produzione è aumentata di oltre il 50%. Una crescita che si confronta, però, con il quasi raddoppio della Germania, il +126% della Spagna e il +145% della Francia. Guardando i singoli comparti del farmaceutico, emerge come la meno solida dinamica del dato italiano sia prevalentemente il risultato della flessione di circa il 40% della produzione di prodotti farmaceutici di base, mentre quella di preparati farmaceutici è quasi raddoppiata.

Tra gli altri comparti del manifatturiero ve ne sono alcuni che, dopo aver sperimentato nel decennio precedente la crisi dinamiche positive, sebbene in alcuni casi meno solide di quelle delle altre principali economie europee, hanno sofferto durante le due recessioni, arrivando a subire perdite particolarmente ampie. È il caso dei macchinari, un comparto che riveste una particolare importanza per l'economia italiana. Tra il 1995 e il 2007, la produzione era aumentata di poco più del 15%, un incremento più forte di quello del manifatturiero nel suo complesso, ma molto meno solido di quelli di Francia, Spagna e Germania. Con lo scoppio della crisi, il settore ha vissuto momenti critici alternati a fasi di ripresa, registrando, però, nel complesso degli ultimi dieci anni una brusca flessione. I livelli produttivi risultano di poco più bassi di quelli della metà degli anni Novanta, una condizione simile a quella francese, ma peggiore di quella spagnola e, soprattutto, di quella tedesca, che presenta una crescita di oltre il 50%.

### La produzione nel settore dei prodotti alimentari e bevande nelle principali economie europee

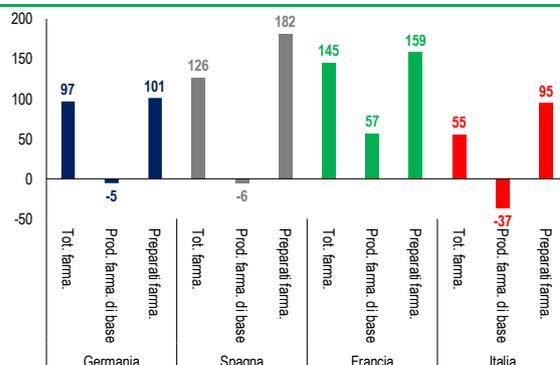
(var. % 2019/1995)



Fonte: elaborazione Servizio Studi BNL su dati Eurostat

### La produzione nel settore dei prodotti farmaceutici nelle principali economie europee

(var. % 2019/1995)

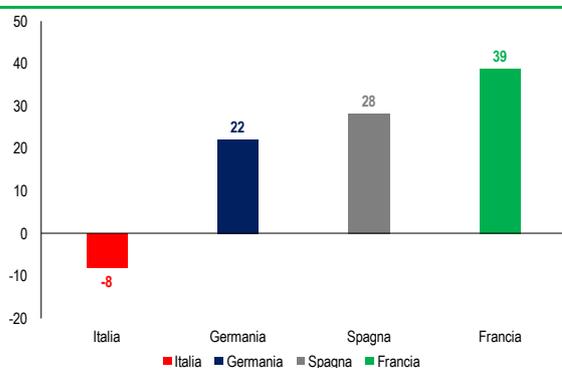


Fonte: elaborazione Servizio Studi BNL su dati Eurostat

Di particolare importanza anche quanto accaduto nei comparti del manifatturiero che producono beni intermedi, come la chimica, i metalli e la gomma, plastica e minerali non metalliferi, che assumono rilevanza nel fornire input per altri processi produttivi.

### La produzione nel settore della chimica nelle principali economie europee

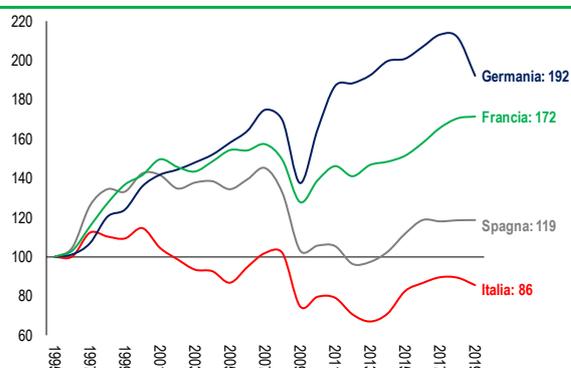
(var. % 2019/1995)



Fonte: elaborazione Servizio Studi BNL su dati Eurostat

### La produzione nel settore dei mezzi di trasporto nelle principali economie europee

(1995=100)



Fonte: elaborazione Servizio Studi BNL su dati Eurostat

La chimica, ad esempio, nonostante ritmi di crescita moderatamente positivi, aveva mostrato elementi di sofferenza già prima della crisi, arrivando in dieci anni ad accumulare un ritardo in termini di produzione di 15 punti percentuali dalla Francia e dalla Spagna e di quasi 30 dalla Germania. Le due recessioni vissute tra il 2008 e il 2013 hanno, però, poi portato ad una brusca caduta dell'attività, con i livelli produttivi che nel 2019 sono risultati circa 10 punti sotto quelli della metà degli anni Novanta. Un andamento simile ha interessato i metalli e la gomma, plastica e minerali non metalliferi. Entrambi questi settori, dopo aver sperimentato tra il 1995 e il 2007 una crescita compresa tra il 10% e il 15%, hanno sofferto una brusca caduta, arrivando ad

accumulare un calo della produzione intorno al 20% rispetto alla metà degli anni Novanta. Questi ultimi due settori hanno sofferto anche in Spagna e in Francia, ma meno intensamente di quanto accaduto in Italia, mentre la Germania è riuscita anche in questi casi a registrare un aumento pari rispettivamente al 40% e al 15%.

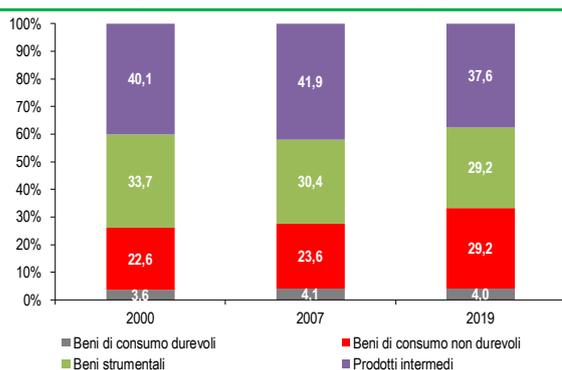
Un'ultima riflessione sui mezzi di trasporto, un comparto che ha sofferto in Italia molto più di quanto accaduto negli altri paesi europei. All'inizio della crisi, nel 2008, la produzione di mezzi di trasporto italiani risultava sostanzialmente uguale a quella della metà degli anni Novanta. Durante le due recessioni furono, però, persi oltre 30 punti percentuali, solo in parte recuperati nella fase di ripresa. Il brusco calo del 2019 ha nuovamente portato la produzione su un livello inferiore di circa il 15% rispetto a quello del 1995. Al contrario, la Spagna, che dopo la prima recessione presentava un andamento simile a quello italiano, è riuscita a recuperare, registrando nel 2019 un livello produttivo di quasi il 20% più alto del 1995. La Francia, dopo la crisi del 2008-09, ha aumentato costantemente la produzione di mezzi di trasporto, arrivando a raggiungere livelli di oltre il 70% più alti di quelli della metà degli anni Novanta. Ancora migliore la performance della Germania, che, nonostante la brusca flessione del 2019, presenta una produzione doppia di quella del 1995. L'ampio ritardo italiano rispetto agli altri paesi europei è prevalentemente la conseguenza di quanto accaduto nel segmento degli autoveicoli ed in particolare in quello delle parti e accessori.

### Sempre più beni di consumo nelle importazioni italiane

Il racconto di quanto accaduto negli ultimi venticinque anni in Italia restituisce, quindi, l'immagine di un sistema produttivo che ha sofferto un lungo e profondo processo di deindustrializzazione, risultato particolarmente intenso in alcuni comparti. Ne emerge una situazione di un sistema Paese con una crescente dipendenza dalle importazioni per il soddisfacimento del fabbisogno interno. Un fenomeno che interessa i consumi, gli investimenti, l'intero processo produttivo.

#### Le importazioni di beni in Italia per raggruppamenti principali di industrie

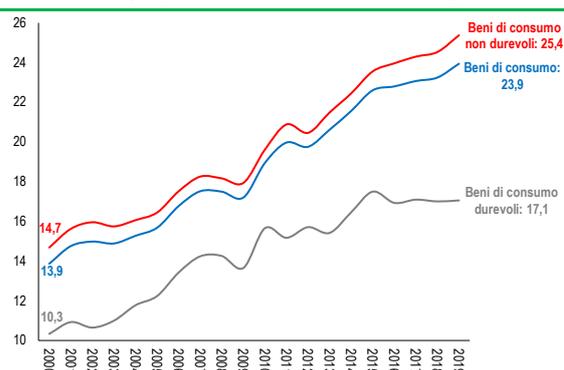
(% del totale esclusa energia)



Fonte: elaborazione Servizio Studi BNL su dati Istat

#### Le importazioni di beni nei consumi italiani

(importazioni in % del consumi)

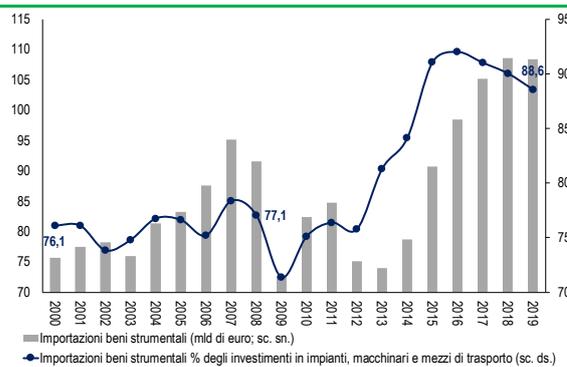


Fonte: elaborazione Servizio Studi BNL su dati Istat

Nel corso degli ultimi venti anni, gli acquisti di merci dall'estero sono aumentati costantemente, con l'eccezione di quanto accaduto durante le recessioni. Nel 2019, il valore delle importazioni al netto della componente energetica ha superato i 370 miliardi di euro. Una crescita che si è accompagnata ad un profondo cambiamento nella composizione degli acquisti dall'estero in termini di tipologia di prodotto. È, prima

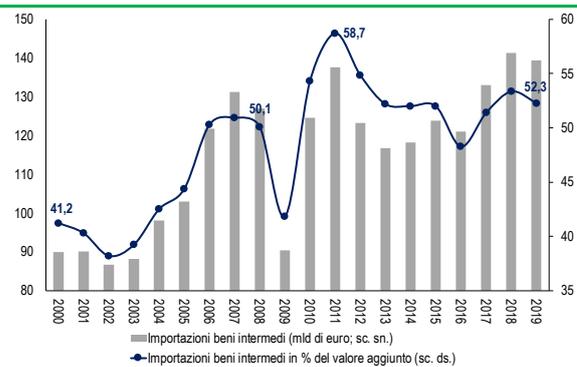
di tutto, aumentata l'importanza dei beni di consumo, con il valore delle importazioni più che raddoppiato in venti anni, passando dai 59 miliardi di euro del 2000 agli 87 del 2008, per poi superare i 120 nel 2019. I beni di consumo sono arrivati ad assorbire un terzo del totale degli acquisti dall'estero al netto dell'energia, da valori di circa un quarto all'inizio degli anni Novanta. Un incremento che ha interessato in particolare la componente dei beni non durevoli, il cui peso sul totale si è stabilizzato poco sotto il 30%, con un aumento di circa 8 punti percentuali rispetto a venti anni prima. Un'evoluzione che si è accompagnata ad una dinamica meno solida dei consumi, evidenziando un ruolo sempre più importante degli acquisti dall'estero nel soddisfare i bisogni delle famiglie. In venti anni, il raddoppio del valore delle importazioni di beni si confronta, infatti, con un aumento solo di poco superiore al 20% della spesa delle famiglie per l'acquisto di beni. All'inizio degli anni Duemila, le importazioni coprivano circa il 14% dei consumi; nel 2019, il peso è arrivato al 24%, con un'incidenza ancora più elevata per la componente non durevole.

### Le importazioni di beni strumentali negli investimenti in impianti, macchinari e mezzi di trasporto in Italia



Fonte: elaborazione Servizio Studi BNL su dati Istat

### Le importazioni di beni intermedi e il valore aggiunto del settore manifatturiero in Italia



Fonte: elaborazione Servizio Studi BNL su dati Istat

Il maggior peso dei beni di consumo all'interno delle importazioni italiane è ovviamente anche il risultato della dinamica meno favorevole delle altre tipologie. Gli acquisti dall'estero di beni strumentali sono, ad esempio, aumentati di solo il 40% in venti anni, passando da 76 miliardi di euro del 2000 a 95 del 2007, per poi stabilizzarsi poco sotto i 110 negli ultimi anni. Il peso sul totale delle importazioni al netto dell'energia è, quindi, sceso sotto il 30%, circa 5 punti percentuali in meno del livello della prima parte degli anni Duemila. Questa dinamica, che a prima vista potrebbe sembrare non particolarmente solida, acquista, però, un valore differente se confrontata con l'andamento degli investimenti in impianti, macchinari e mezzi di trasporto, che, a prezzi correnti, nel 2019 hanno superato i 122 miliardi, recuperando quanto perso in precedenza, ma con un aumento complessivo in venti anni di solo il 20%. Come conseguenza di queste dinamiche, il valore degli acquisti dall'estero di beni strumentali si è stabilizzato intorno al 90% degli investimenti in impianti, macchinari e mezzi di trasporto, circa 15 punti percentuali in più degli anni Duemila.

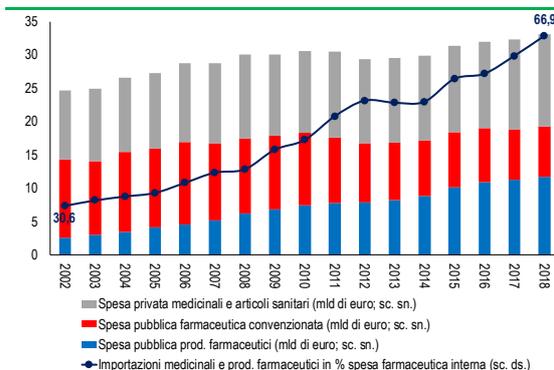
Di particolare importanza anche quanto accaduto alle importazioni di prodotti intermedi, beni utilizzati all'interno del processo produttivo. Nell'ultimo periodo, la moderata ripresa ha fatto aumentare le importazioni di beni intermedi, che hanno raggiunto nel 2019 un livello pari a poco più del 50% del valore aggiunto del manifatturiero, oltre 10 punti percentuali in più di quanto accadeva nella prima metà degli anni Duemila.

## L'analisi delle importazioni fa emergere criticità sconosciute

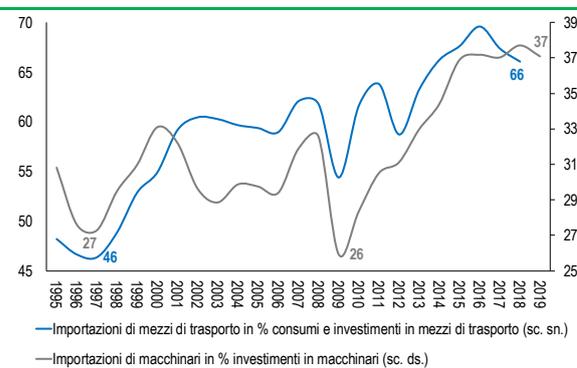
La crescente dipendenza dall'estero dell'economia italiana si è sviluppata in maniera differenziata tra le diverse tipologie di prodotto.

Di particolare interesse quanto accaduto all'interno del settore dei prodotti farmaceutici. Questo comparto è l'unico, insieme all'alimentare, a registrare livelli produttivi superiori a quelli del 1995, grazie anche alla robusta dinamica delle esportazioni. Un andamento che si è, però, sviluppato parallelamente ad un'altrettanto forte crescita delle importazioni, con un saldo commerciale con l'estero risultato spesso negativo. Negli ultimi venti anni, il valore delle importazioni è aumentato di circa quattro volte, passando da 7 a 29 miliardi di euro. La crescita ha interessato prevalentemente la spesa per medicinali e preparati farmaceutici, aumentata da 5 a 24 miliardi. Una dinamica risultata molto più solida di quella della spesa interna, cresciuta tra il 2002 e il 2018 intorno al 35%, sia nella componente privata che in quella pubblica. Quest'ultima ha visto un profondo cambiamento, con uno spostamento dalla spesa farmaceutica convenzionata verso quella pubblica diretta, rientrando all'interno dei consumi correnti del sistema sanitario. Il peso delle importazioni sulla spesa interna, sia pubblica che privata, di prodotti farmaceutici e medicali è, quindi, più che raddoppiato, passando da circa il 30% dell'inizio degli anni Duemila ad oltre il 65%.

### Le importazioni nella spesa farmaceutica italiana



### Le importazioni nei consumi e negli investimenti in mezzi di trasporto e macchinari



Fonte: elaborazione Servizio Studi BNL su dati Istat e RGS

Fonte: elaborazione Servizio Studi BNL su dati Istat

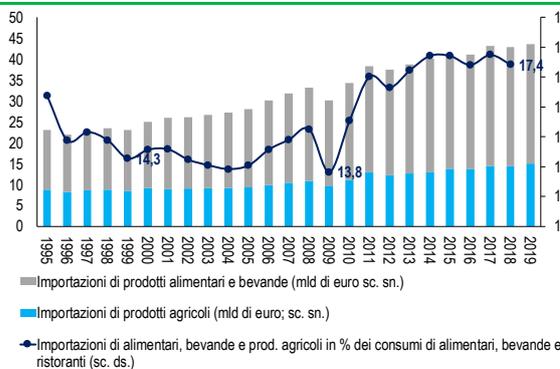
Un discorso simile interessa il settore dei macchinari. Si tratta di uno dei comparti del manifatturiero più importanti per l'economia italiana, grazie in particolare ad un avanzo commerciale stabilizzatosi al di sopra dei 50 miliardi di euro. La dinamica delle importazioni è, però, risultata più forte di quella degli investimenti, segnalando in questo modo una crescente dipendenza dall'estero per il soddisfacimento del fabbisogno nazionale. Negli ultimi venticinque anni, gli investimenti in macchinari sono aumentati di circa il 70%, mentre il valore delle importazioni è più che raddoppiato. Gli acquisti dall'estero sono arrivati ad assorbire il 37% del valore degli investimenti, circa 10 punti percentuali più della metà degli anni Novanta.

Una crescente dipendenza dall'estero caratterizza anche i mezzi di trasporto. In venticinque anni, le importazioni sono aumentate del 150%, passando da 15 a 39 miliardi, mentre la spesa interna, considerando sia gli acquisti delle famiglie che gli

investimenti delle imprese, è passata da poco più di 30 a meno di 60 miliardi. Siamo quindi arrivati a comprare dall'estero quasi il 70% dei mezzi di trasporto impiegati internamente, circa 20 punti percentuali in più della metà degli anni Novanta.

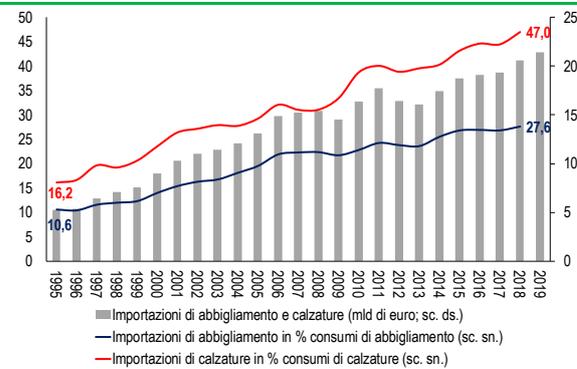
Parlando di dipendenza dall'estero, non si può non approfondire anche quanto accaduto nel comparto degli alimentari e bevande. Negli ultimi venti anni, le importazioni sono quasi raddoppiate, avvicinandosi ai 30 miliardi di euro. Un importo, comunque, inferiore a quello delle esportazioni, che, grazie alla robusta crescita degli ultimi anni hanno portato ad un saldo con l'estero del settore positivo dopo un lungo periodo di deficit. Ai quasi 30 miliardi di prodotti alimentari lavorati e bevande acquistati dall'estero devono, però, essere aggiunti i poco più di 15 miliardi relativi ai prodotti dell'agricoltura, silvicoltura e pesca. Il valore delle importazioni si avvicina in questo modo ai 45 miliardi, con un aumento di quasi il 90% in venti anni. Una crescita che si confronta con il +50% della spesa sostenuta dalle famiglie italiane per l'acquisto diretto di prodotti alimentari e bevande e per la consumazione di un pasto nel complesso sistema della ristorazione. Gli acquisti dall'estero sono, quindi, arrivati ad assorbire più del 17% dei quasi 250 miliardi spesi in un anno dagli italiani per alimentari, bevande e ristoranti, circa 3 punti percentuali in più di quanto registrato alla fine degli anni Novanta. Dall'estero compriamo, ad esempio, quasi 6 miliardi di carne lavorata e conservata, quasi 5 sia di pesce che di frutta, oltre 4 di cereali. Le importazioni hanno un peso rilevante nel consumo di oli e grassi, mentre tra le bevande il comparto del vino mostra una quasi completa autosufficienza, con un valore delle importazioni poco rilevante, a fronte di un avanzo commerciale significativo.

### Le importazioni nei consumi di prodotti alimentari e bevande delle famiglie italiane



Fonte: elaborazione Servizio Studi BNL su dati Istat

### Le importazioni nei consumi di abbigliamento e calzature delle famiglie italiane



Fonte: elaborazione Servizio Studi BNL su dati Istat

Un'ultima riflessione deve essere fatta sul settore del tessile, abbigliamento e calzature, nonostante questo comparto mostri da sempre un avanzo commerciale che, grazie alla robusta crescita delle esportazioni, ha superato stabilmente i 20 miliardi di euro. Negli ultimi venticinque anni, sia le importazioni di abbigliamento che quelle di calzature sono aumentate di circa 4 volte, passando rispettivamente da 4 a 15 miliardi di euro e da 1,5 a 6 ed arrivando ad assorbire il 28% dei consumi di abbigliamento e quasi il 50% di quelli di calzature.

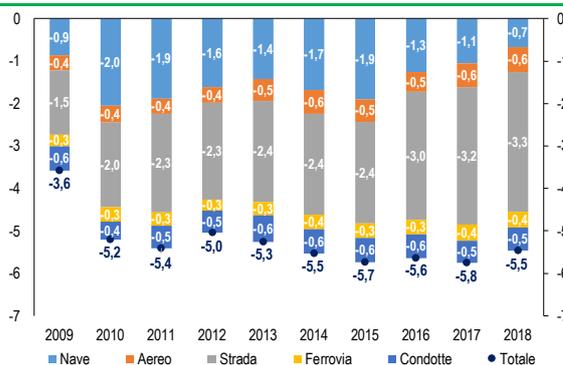
## Una dipendenza dall'estero che interessa anche i servizi: il caso dei trasporti

La crescente dipendenza dall'estero non interessa solo alcuni comparti del manifatturiero, ma coinvolge anche parte dei servizi. Di particolare importanza quanto accade nei trasporti, un settore la cui organizzazione può influenzare lo sviluppo dell'intero processo produttivo.

Per comprendere, occorre addentrarsi nei numeri della bilancia dei pagamenti. L'ampio avanzo dei conti con l'estero italiani, con un surplus di parte corrente che nel 2019 ha superato i 50 miliardi di euro, è il risultato di andamenti differenziati tra le diverse componenti. Il significativo surplus delle merci si confronta, infatti, con il deficit dei servizi. Quest'ultimo è a sua volta il risultato dell'avanzo dei viaggi, che beneficiano delle entrate del turismo, a fronte del disavanzo dei trasporti, che nel 2019 è risultato pari a circa 10 miliardi. Oltre la metà di quest'ultimo squilibrio deriva dai trasporti mercantili. Il valore degli acquisti da parte di soggetti residenti in Italia di servizi di trasporto di merci da vettori stranieri si è stabilizzato negli ultimi anni intorno ai 13 miliardi di euro, mentre gli incassi registrati dai vettori nazionali per servizi di trasporto prestati a soggetti non residenti si fermano sotto gli 8 miliardi. Un disavanzo stabilmente superiore ai 5 miliardi, che interessa tutte le tipologie di trasporto, sebbene derivi per oltre la metà da quello su strada.

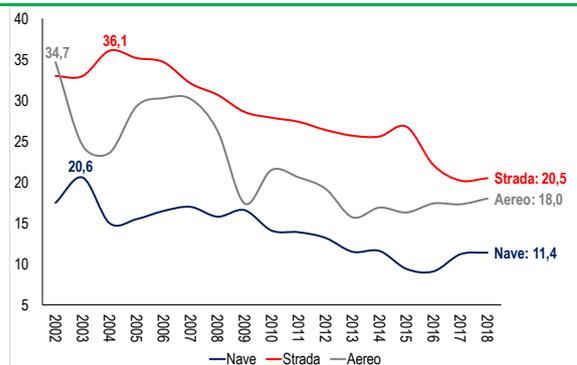
### Il saldo della bilancia dei trasporti mercantili dell'Italia

(miliardi di euro)



Fonte: elaborazione Servizio Studi BNL su dati Banca d'Italia

### Quota di mercato dei vettori di trasporto italiano sull'interscambio commerciale complessivo



Fonte: elaborazione Servizio Studi BNL su dati Banca d'Italia

La dipendenza dall'estero nel trasporto di merci è la conseguenza della profonda perdita di quota di mercato dei vettori nazionali, in grado oggi di assorbire solo il 20% dei trasporti su strada relativi a importazioni o esportazioni di merci dell'Italia, 15 punti percentuali in meno della metà degli anni Duemila. Un peggioramento che assume una rilevanza particolare alla luce del peso che il trasporto su strada ha nel commercio internazionale di merci dell'Italia: più del 40% dell'interscambio complessivo avviene, infatti, utilizzando questa tipologia di trasporto, mentre il peso della componente navale scende al 30%, quella ferroviaria al 15% e quella aerea sotto il 10%. Il calo delle quote di mercato dei vettori italiani nel trasporto di merci commercializzate da imprese nazionali non si ferma, però, al comparto stradale ma interessa anche quello aereo e quello navale, scesi rispettivamente al 18% e all'11%.

Il presente documento è stato preparato nell'ambito della propria attività di ricerca economica da BNL-Gruppo Bnp Paribas. Le stime e le opinioni espresse sono riferibili al Servizio Studi di BNL-Gruppo BNP Paribas e possono essere soggette a cambiamenti senza preavviso. Le informazioni e le opinioni riportate in questo documento si basano su fonti ritenute affidabili ed in buona fede. Il presente documento è stato divulgato unicamente per fini informativi. Esso non costituisce parte e non può in nessun modo essere considerato come una sollecitazione alla vendita o alla sottoscrizione di strumenti finanziari ovvero come un'offerta di acquisto o di scambio di strumenti finanziari. Autorizzazione del Tribunale di Roma n. 159/2002. Le opinioni espresse non impegnano la responsabilità della banca.  
Direttore Responsabile: Giovanni Ajassa tel. 0647028414 – giovanni.ajassa@bnlmail.com