

## Gli scambi di prodotti agroalimentari Italia-BRIC negli anni della crisi

Rosa Maria Fanelli

### 1.- Introduzione

Il fallimento di Lehman Brothers ha sancito l'inizio di quella che è stata definita la più profonda recessione in Europa dal 1929, in considerazione della riduzione sensibile del PIL reale (sceso in termini percentuali dal 3.7 del 2000 allo 0.2 nel 2010) e della perdita notevole di posti di lavoro.

Il timore è che una crisi tanto profonda lasci un segno permanente sull'evoluzione del sistema economico europeo, determinando, anche per i prossimi anni, una riduzione dei tassi di sviluppo attesi e una perdita di competitività legata alla diminuzione degli investimenti in infrastrutture e ricerca (Commissione Europea, 2009).

L'industria alimentare europea ed in particolare quella italiana, come è noto, anche se per le loro peculiarità sono considerate settori anticiclici non, sono avulse dagli effetti di tale crisi in quanto si scontrano con atavici e ben noti vincoli strutturali quali il nanismo delle strutture produttive, la scarsa organizzazione delle filiere, il difficile processo d'introduzione e diffusione dell'innovazione tecnologica.

E' da considerare, dunque, che, in virtù di detto carattere anticiclico, la parte agroalimentare della bilancia commerciale abbia sempre mostrato, in fasi di congiuntura economica negativa, una maggiore tenuta, con una relativa stabilità dei flussi in entrata e in uscita. Nel 2009 il commercio agroalimentare ha mostrato, infatti, un generale rallentamento sia per le esportazioni (-8%) che per le importazioni (-10%). Tali contrazioni, anche se significative per il sistema agroalimentare italiano, sono più contenute rispetto al commercio complessivo dell'Italia, che si riduce, invece, di oltre venti punti percentuali. Tuttavia, nel 2010 l'Italia mostra una ripresa dei flussi agroalimentari: le importazioni crescono del quasi 12% (35.053 milioni di euro), le esportazioni dell'11.5% (28.053 milioni di euro) (Inea, 2011).

Alla luce di quanto sopra, nel presente contributo gli effetti della crisi economica mondiale sulle prime due componenti (agricoltura e industria alimentare) del sistema agroalimentare italiano sono considerati sulla base del periodo 2002-2010. Ciò al fine di valutare in quale misura e in quali comparti, lo stesso sistema abbia sofferto una perdita di competitività sui mercati Extra-Europei, con una relativa riduzione delle esportazioni.

Si intende, inoltre, esaminare se vi sono stati dei cambiamenti nelle modalità di trasporto dei prodotti, arricchendo così la già copiosa letteratura sul commercio agroalimentare con un'informazione in più, in quanto nella stessa letteratura, finora, non sono stati riscontrati lavori a riguardo.

Il lavoro è suddiviso come segue.

Nel paragrafo 2 sono inserite le note metodologiche riguardanti la definizione del campo di osservazione del fenomeno, i dati utilizzati e le fonti dalle quali questi sono stati estrapolati, e il metodo di calcolo di alcuni dei più tradizionali indicatori sintetici (saldo normalizzato (SN), grado di copertura commerciale (GCC), indice di Hirschmann-Herfindhal (HH), indice dei vantaggi comparati relativi rivelati di Bela-Balassa (BB), indice di intensità commerciale (IIC) e indice di complementarità (IC)) impiegati solitamente nella letteratura sul commercio agroalimentare (De Benedictis, Tamberi, 2001; Utkulu, Seymen, 2004; Antimiani, De Filippis, Henke, 2006; Péridy, 2005; Boffa, Balotto, Zanetti, 2009; Banterle, 2009; Lebre, Salvado, 2009; De Castro, 2012).

Nel paragrafo 3 si traccia un quadro generale del commercio agroalimentare dell'Italia con i BRIC (Brasile, Russia, India, Cina) nel primo decennio del secondo millennio, al fine di mettere in luce le loro rispettive posizioni commerciali.

Nei paragrafi 4 e 5 si propone una lettura rispettivamente del cambiamento nelle modalità di trasporto dei prodotti dai e verso i BRIC, e di alcuni tradizionali indici descrittivi della specializzazione, dell'intensità e della complementarità degli scambi commerciali Italia-BRIC.

Per concludere nel paragrafo 6 si riportano alcune riflessioni di sintesi.

### 2.- Dati utilizzati e metodologia d'analisi

Le informazioni statistiche utilizzate per tale contributo sono state estrapolate dalla banca dati Comtrade (Eurostat), con una disaggregazione merceologica a 6 "digit", basata sul "sistema armonizzato di designazione e codifica delle merci" (HS2-HS4), per un totale di 276 voci.

I dati relativi alle importazioni e alle esportazioni tra l'Italia e i BRIC sono annuali, e espressi in valore (milioni di euro) a prezzi correnti e in quantità (milioni di tonnellate).

La scelta dell'area di scambio è ricaduta sui Paesi emergenti (BRIC) non solo perché nell'ultimo decennio hanno offerto nuove opportunità all'espansione del *Made in Italy*, ma anche per analizzare in che modo Paesi profondamente diversi dal punto di vista geografico, storico, economico e politico stanno modificando il nostro orizzonte geoeconomico e geopolitico (Goldstein, 2011).

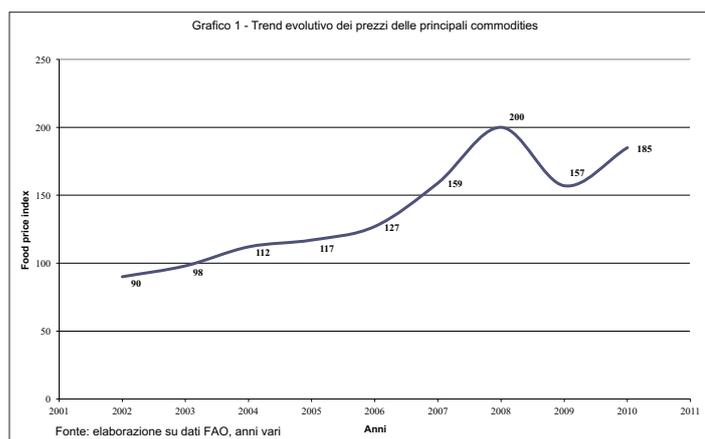
Si vuole, pertanto, rivolgere uno sguardo al commercio Extra-Comunitario con un'attenzione particolare ai suddetti Paesi che, come sarà messo in evidenza nel paragrafo 3, rappresenteranno i protagonisti indiscussi dell'economia del futuro.

Si tralasciano, pertanto, gli scambi Intra-Comunitari che, come è noto, sono molto importanti: il 70% delle importazioni proviene dai Paesi dell'Unione Europea, che, di contro, assorbono il 69% delle esportazioni.

Riguardo alle analisi dei principali *partner* Europei verso i quali e dai quali l'Italia esporta ed importa rispettivamente i

prodotti trasformati e le materie prime e i semilavorati esistono già in letteratura molti articoli anche recenti (Antimiani, De Filippis, Henke, 2006; Di Maio, Tamagni, 2008; Antimiani, Solazzo, 2009; Fanelli, Di Nocera, 2009) ai quali si rimanda.

Il periodo copre una serie storica di quasi un decennio, dal 2002 al 2010, contrassegnato da tre bienni importanti del trend evolutivo dei prezzi delle materie prime agricole. Il biennio 2002-2003 in cui l'indice FAO dei prezzi reali relativi dei prodotti alimentari rispetto alle altre merci<sup>1</sup> è più basso, il biennio 2007-2008 in cui la congiuntura economica, particolarmente sfavorevole nella seconda metà del 2007 e nella prima del 2008, ha generato una forte impennata dei prezzi e il biennio 2009-2010 che vede, dopo una brusca caduta del valore dell'indice nella seconda metà del 2008, una nuova crescita dei prezzi reali (Grafico 1).



Ai fini dell'analisi si considerano, tuttavia, i comparti di maggior importanza dell'agroalimentare italiano sotto il profilo dell'equilibrio della bilancia commerciale.

In particolare, l'evoluzione degli scambi è analizzata con riferimento, da un lato, ai prodotti più affermati del *Made in Italy*, per i quali l'Italia nel corso degli anni ha sviluppato forti vantaggi competitivi grazie alla loro elevata tipicità e peculiarità (Carbone, Henke; 2012), dall'altro alle *commodities* agricole che costituiscono i principali prodotti importati in Italia.

Concretamente, dei 276 prodotti esportati dall'Italia, utilizzando la modalità di trasporto via mare, che è quella prevalente, verso i BRIC e verso gli altri Paesi Extra-UE, sono stati considerati i primi venti che hanno un maggiore peso in termini di quantità esportata.

Tali prodotti, come si evince dalla tabella 5 fanno riferimento, prevalentemente a prodotti trasformati del *Made in Italy* (bevande, prodotti della macinazione, preparati di ortaggi, pomodori conservati, vini, oli).

Per converso, dal lato delle importazioni dei 276 prodotti

che l'Italia importa, sempre via mare, dai BRIC e dagli altri Paesi Extra-UE, i primi venti in termini di volume sono rappresentati soprattutto dalle *commodities* (cereali, oli, semi, ortaggi).

Successivamente, la costruzione di alcuni tradizionali indici, che come anticipato nell'introduzione sono quelli più frequentemente utilizzati nella letteratura sul commercio agroalimentare, ha permesso di mettere in luce il livello di specializzazione, il trend evolutivo del commercio e il grado d'intensità e di complementarità tra le su citate aree commerciali.

Tali indicatori sono stati raggruppati in due categorie.

La prima categoria comprende due indicatori: il saldo normalizzato (SN) e il grado di copertura commerciale (GCC), impiegati solitamente per analisi più descrittive sul commercio agroalimentare (Antimiani, Henke, 2005; Henke, 2006; De Gennaro, Roselli, Medicamento, 2009).

Nella seconda categoria, invece, sono ricompresi indicatori sintetici del grado di concentrazione degli scambi commerciali dell'Italia nel lasso di tempo considerato, come ad esempio quello di Hirschman-Herfindahl proposto in letteratura (Nauenberg, Basu, Chand, 1997; Chameni Nembua, 2005), l'indice dei vantaggi comparati rivelati relativi (Balassa, 1965; Be Benedictis, 2003; Monti, 2005), l'indice di intensità commerciale e l'indice di complementarità (Drysdale, Garnaut 1982; Péridy, 2005; De Castro, 2012).

Il primo indicatore costruito è stato il saldo normalizzato (SN), ottenuto dal calcolo del rapporto tra il saldo semplice della bilancia commerciale (esportazioni - importazioni) e il volume di commercio (esportazioni + importazioni).

I valori del SN espressi in percentuale variano da -100 a +100. Valori prossimi o uguali a -100 indicano despecializzazione commerciale dell'Italia con i singoli Paesi BRIC. Per converso, valori prossimi o uguali a +100 indicano una specializzazione produttiva degli stessi scambi commerciali.

Il grado di copertura commerciale (GCC), calcolato come rapporto percentuale tra i volumi delle esportazioni, poi, ha mostrato per alcuni comparti un buon grado di copertura dell'Italia non solo verso i BRIC, ma anche verso gli altri Paesi Europei.

Per misurare, invece, la concentrazione merceologica dei flussi commerciali dell'Italia è stato calcolato l'indice di Hirschman-Herfindahl (HH) per tutti i prodotti negli anni 2002-2010. Tale indice assume valori da 0 a 1. Se i valori si approssimano allo 0 significa che i traffici commerciali interessano tutte le categorie merceologiche. Di contro, valori vicini all'unità indicano che i flussi commerciali riguardano poche categorie merceologiche.

L'indice è stato calcolato a partire dalla seguente formula matematica:

$$(1) \text{HH} = \sqrt{\sum_i (Sh_i)^2}$$

(<sup>1</sup>) Si tratta dell'indice ponderato dei prezzi delle cinque principali *commodities* (carne, cereali, prodotti lattiero-caseari, oli e grassi) il cui valore è al netto dell'andamento di un indice del prezzo dei prodotti industriali calcolato dalla Banca Mondiale.

con  $Sh_j$  si intende lo *share* di *import* (o *export*) del prodotto (i) riferito ad un determinato anno:

$$\text{trade share} = \text{Exp}_j^{\text{Italia}} / \text{Exp}_{\text{tot}}^{\text{Italia}}$$

L'indice di Bela-Balassa (BB) sulle esportazioni, calcolato per l'anno iniziale (2002), per l'anno finale (2010) e per gli anni della crisi economica (2007, 2008, 2009) ha permesso di identificare i comparti chiave dell'export italiano, ossia quelli che hanno un peso sulle esportazioni totali dell'Italia superiore a quello che detengono sulle esportazioni mondiali

L'indice è stato definito a partire dalla seguente formula:

$$(2) \text{ BB} = (X_{Ti}/X_{Ti}) / (X_{wi}/X_{wt})$$

dove:

i = comparto

I = Italia

W = mondo

I valori dell'indice variano da 0 a infinito: quando sono compresi tra 0 e 1 non vi sono vantaggi comparati rivelati relativi dell'Italia nel comparto corrispondente, viceversa se sono maggiori di 1 tali vantaggi esistono. Al crescere dei valori dell'indice crescono, quindi, i vantaggi comparati rivelati relativi.

L'indice di intensità commerciale calcolato in base alla seguente formula:

$$(3) \text{ IC}_{ij} = (T_{ij}/T_{it}) = (\sum K X_{ij} + \sum K M_{ij}) / (\sum X_{it} + \sum K M_{it})$$

dove:

T = *trade*

X = esportazioni

M = importazioni

K = insieme di prodotti

i = paese d'origine (Italia)

j = paese di destinazione (singolo paese BRIC).

I valori dell'indice variano tra 0 e infinito. Se l'indice è uguale a 0 c'è assenza di scambi commerciali, per converso se l'indice è uguale a 1 c'è interscambio tra la coppia di Paesi considerati. I valori al di sotto di 1 indicano che gli scambi commerciali non sono molto rilevanti.

L'ultimo indice calcolato fa riferimento al tasso di complementarietà tra l'Italia e ogni singolo Paese del gruppo BRIC. Tale indice è stato ottenuto a partire dalla seguente formula:

$$(4) \text{ IC} = (1 - \sum_i [\sum_d (w_{miwd} / \sum_d w_{mwd}) - (\sum_w x_{isw} / \sum_j r X_{sw} / 2)]) \times 100$$

dove:

d = paese importatore

s = paese esportatore

w = gruppo di tutti i paesi nel mondo

i = gruppo di prodotti

x = flusso di prodotti esportati

X = totale delle esportazioni

m = flusso di prodotti importati

M = totale delle importazioni

L'indice varia tra 0 e 100. Quanto più i valori dell'indice si approssimano a 100, tanto più vi è complementarietà negli scambi commerciali dei due Paesi considerati. Se l'indice assume valore 0, invece, significa che vi è assenza di complementarietà tra i flussi commerciali dei due Paesi.

### 3.- Un quadro generale del commercio agroalimentare Italia-BRIC

La struttura geografica del commercio agroalimentare dell'Italia con il resto del mondo sarà determinata sempre più dalla forte crescita del reddito disponibile nei Paesi emergenti, dall'incremento del numero di Paesi che parteciperanno agli scambi internazionali, dalla maggiore varietà ed intensità dei beni commerciati (aumento dei margini estensivi ed intensivi di ciascun Paese), dalla rilevanza economica delle distanze ed in particolare dai costi di trasporto (Ricchiuti, 2009). Sulla base di quanto riportato nel Rapporto Export 2010-2014, le prospettive migliori di ripresa e di espansione delle esportazioni interesseranno il *Made in Italy* più tradizionale e riguarderanno i mercati emergenti "avanzati". Le previsioni, infatti, indicano una crescita, nel quinquennio 2010-2014 ben superiore a quella media per i tre settori più tradizionali: alimentari e bevande (+6,4%); mobili (+7,3%); moda (6,7%) (Sace, 2010).

Tuttavia, va sottolineato che i mercati "emergenti" in tale contributo sono considerati come aree di diversificazione geografica dei flussi commerciali (ad oggi rappresentano il 20% dei flussi commerciali esteri) e non come Paesi determinati per risolvere il *gap* aperto dalla recessione economica.

Alla luce di quanto sopra, nelle pagine che seguono, utilizzando come fonte statistica la banca dati Easy Comext dell'Eurostat (Unione Europea), sono analizzati i flussi commerciali dell'Italia con i BRIC, ponendo l'enfasi sulla loro consistenza, sull'evoluzione, sulla composizione e sulla rilevanza relativa dei singoli Paesi dell'area BRIC negli scambi.

L'analisi si articola in tre fasi.

Nella prima fase si esamina l'evoluzione delle import-export e dei saldi commerciali per i BRIC nel loro complesso, operando per ciascuno di essi, una distinzione tra flussi totali di commercio e flussi agroalimentari.

Nella seconda fase si vuole approfondire la struttura del commercio agroalimentare per comparti in relazione alla modalità prevalente di trasporto utilizzata per scambiare i beni.

Infine, nella terza fase i flussi di commercio Italia-BRIC sono analizzati con l'ausilio di alcuni indicatori, al fine di mettere in luce il grado di specializzazione, il *trend* evolutivo della composizione merceologica dei prodotti scambiati, i vantaggi comparati rilevati relativi, il livello di somiglianza e complementarietà dei flussi di scambio.

La descrizione dei flussi di commercio agroalimentare è effettuata con riferimento all'Italia.

Le voci "importazioni" ed "esportazioni" sono riferite, rispettivamente, agli acquisti dell'Italia dai BRIC e alle vendite dell'Italia nei BRIC.

Tuttavia, prima di passare ad analizzare più nei dettagli gli scambi commerciali di cui sopra, si ritiene opportuno riportare alcune informazioni circa la situazione socio-economica e politica dei BRIC che, avendo superato brillantemente la crisi finanziaria del 2009, oggi rappresentano i locomotori della ripresa economica globale tanto da essere stati definiti "I giganti dai piedi d'argilla" (Goldstein, 2011).

I BRIC sono Paesi di grandi dimensioni (occupano il 26% della superficie terrestre ed ospitano il 32% delle terre agricole), con un numero elevato di popolazione (il 40% di quella mondiale), con enormi ricchezze minerarie, energetiche e alimentari (ad oggi rappresentano il 16% del Prodotto Interno Lordo Mondiale). Tali caratteristiche fanno di loro degli ottimi mercati nei quali investire (nel 2040 quasi la metà dei consumatori mondiali vivrà al loro interno). Inoltre, il peso politico di questi Paesi ha determinato negli anni il loro ruolo di potenze regionali, ma anche di *hubs* strategici importanti<sup>2</sup>, per quelle aziende straniere che vogliono investire nei Paesi che stanno sotto la loro sfera di influenza. Il ruolo giocato dalle grandi aziende del *Made in Italy* (Pirelli, Fiat Finmeccanica, Eni, eccetera) nei paesi BRIC, è di *stakeholder*, con una propria funzione etica, sociale e politica che va al di là delle semplici relazioni commerciali.

I BRIC stanno anche ridisegnando la geografia dei commerci globali (la Cina ha rimpiazzato gli USA come primo *partner* commerciale del Brasile e si stima che entro il 2015 supererà l'Unione Europea nel commercio con l'intera America Latina). La crisi globale impone all'Italia di guardare a queste realtà, per il fatto che non solo non sono state toccate dal triennio nero che ha vissuto l'economia occidentale, ma per converso ne hanno tratto giovamento (i BRIC rappresentano un terzo della crescita nel biennio 2009-2010).

Si avverte, dunque, la necessità di avviare una riflessione sull'attuale e futuro ruolo dell'Italia quale interlocutore privilegiato dei BRIC e, nel contempo, quello che questi Paesi rappresenteranno sulla scena del commercio internazionale per l'Italia.

Nel periodo preso a riferimento (2002-2010) i rapporti commerciali dell'Italia con i BRIC si sono sensibilmente intensificati. Di fonte alla crisi, le imprese italiane si sono, quindi, rivolte ai Paesi a maggiore crescita economica e demografica.

A partire dalle importazioni dell'Italia dai BRIC, infatti, si osserva un cospicuo aumento del commercio totale, sia in valori assoluti (da più di 41 mila milioni di euro nel biennio 2002-2003 a più di 87 mila milioni del biennio 2009-2010)

che relativi (+110% nello stesso arco temporale). Le importazioni agroalimentari passano, invece, da quasi 2,2 a più di 3,1 mila milioni di euro, facendo registrare un'espansione del 44,5% nell'intero periodo considerato, ma, a causa della loro minore entità, esse hanno contribuito piuttosto marginalmente alla crescita degli acquisti complessivi nei BRIC (vedi la Tabella 1).

Tabella 1 - Italia-BRIC - Commercio totale e agroalimentare: imp., exp. e saldi normalizzati valori in milioni di €

Paesi	Totale			Agroalimentare		
	2002-2003	2007-2008	2009-2010	2002-2003	2007-2008	2009-2010
<i>Importazioni</i>						
Brasile	4315	7628	5729	1139	2210	1705
Russia	16144	30698	26775	374	411	322
India	3269	6817	6728	250	479	483
Cina	17860	45295	48123	429	666	658
<b>BRIC</b>	<b>41587</b>	<b>90438</b>	<b>87354</b>	<b>2191</b>	<b>3766</b>	<b>3167</b>
<i>Esportazioni</i>						
Brasile	3327	5903	6570	90	159	194
Russia	7247	20028	14338	405	718	797
India	2131	6085	6963	9	38	55
Cina	7868	12722	15238	29	132	233
<b>BRIC</b>	<b>20573</b>	<b>44738</b>	<b>43109</b>	<b>533</b>	<b>1048</b>	<b>1280</b>
<i>SN (%)</i>						
Brasile	-12,93	-12,75	6,84	-1,17	-1,16	-1,26
Russia	-38,03	-21,03	-30,25	24,87	3,68	2,35
India	-21,07	-5,67	1,72	-1,08	-1,17	-1,26
Cina	-38,84	-56,14	-51,90	-1,14	-1,49	-2,10
<b>BRIC</b>	<b>-33,81</b>	<b>-33,81</b>	<b>-33,91</b>	<b>-1,64</b>	<b>-1,77</b>	<b>-2,36</b>

Fonte: elaborazione su dati Eurostat

Ciò è confermato dalla riduzione dell'incidenza delle importazioni agroalimentari sul totale, che è passata dal quasi 5,7% nel biennio 2002-2003 al 3,2% nel 2009-2010 (vedi la Tabella 2).

Tabella 2 - Italia - Tassi annui di variazione nel commercio con i BRIC

Paesi	Totale			Agroalimentare		
	07-08/02-03	09-10/07-08	09-10/02-03	07-08/02-03	09-10/07-08	09-10/02-03
<i>Importazioni</i>						
Brasile	76,79	-24,89	32,79	94,02	-22,84	49,71
Russia	90,15	-12,78	65,85	10,04	-21,77	-13,91
India	108,56	-1,31	105,83	91,76	0,77	93,24
Cina	153,62	6,24	169,45	55,27	-1,25	53,32
<b>BRIC</b>	<b>117,47</b>	<b>-3,41</b>	<b>110,05</b>	<b>71,86</b>	<b>-15,90</b>	<b>44,53</b>
<i>Esportazioni</i>						
Brasile	77,44	11,31	97,50	77,04	22,23	116,40
Russia	176,35	-28,41	97,83	77,36	11,03	96,92
India	185,57	14,43	226,79	305,61	44,27	485,18
Cina	61,70	19,78	93,68	362,85	76,58	717,31
<b>BRIC</b>	<b>117,46</b>	<b>-3,64</b>	<b>109,55</b>	<b>96,64</b>	<b>22,21</b>	<b>140,31</b>

Fonte: elaborazione su dati Eurostat

Se si scende più nei dettagli, si osserva una variazione negativa del tasso di crescita delle importazioni nel 2009-2010 rispetto al 2007-2008; ciò è vero sia per l'insieme dei BRIC che per i singoli Paesi. Il tasso di variazione delle importazioni agroalimentari del gruppo BRIC ha fatto registrare una variazione in negativo più marcata rispetto a quella degli acquisti totali. Ciò è particolarmente vero per il Brasile e la Russia (vedi la Tabella 3). L'acceso fenomeno del *trading down* e la mitigazione del *trading up* negli anni peggiori della crisi economica hanno, dunque, agito favorendo una maggiore penetrazione sul mercato italiano di prodotti di origine asiatica.

(<sup>2</sup>) Come quello che sarà realizzato presso il nodo aeronautico di Mosca.

Tabella 3 - Peso della componente agroalimentare nel commercio Italia-BRIC

Paesi	Importazioni						Esportazioni					
	2002	2003	2007	2008	2009	2010	2002	2003	2007	2008	2009	2010
Brasile	26,02	26,78	28,47	29,47	36,86	24,60	2,47	3,05	2,64	2,74	3,12	2,85
Russia	3,22	1,44	1,32	1,35	1,31	1,11	4,81	6,44	2,93	4,19	5,05	5,98
India	7,89	7,41	6,39	7,65	7,37	7,02	0,47	0,42	0,56	0,70	0,64	0,96
Cina	2,53	2,29	1,58	1,37	1,58	1,22	0,26	0,47	0,98	1,09	1,41	1,62
<b>BRIC</b>	<b>5,77</b>	<b>4,81</b>	<b>4,21</b>	<b>4,12</b>	<b>4,27</b>	<b>3,16</b>	<b>2,28</b>	<b>2,93</b>	<b>1,99</b>	<b>2,66</b>	<b>2,71</b>	<b>3,18</b>

Fonte: elaborazione su dati Eurostat

Per converso, le esportazioni complessive dell'Italia verso i BRIC mostrano un aumento meno consistente rispetto alle importazioni, passando da più di 20 mila milioni di euro nel biennio 2002-2003 ai 43 mila milioni del 2009-2010, con un incremento relativo del 109,5%. Nello stesso periodo le esportazioni agroalimentari passano da 532 milioni di euro iniziali a più di mille milioni di euro del 2009-2010, segnando un incremento percentuale del 140%; il loro peso sul totale delle vendite dell'Italia nei BRIC passa dal quasi 2,6% del 2002-2003 al quasi 2,10% del 2009-2010 (vedi la Tabella 2)

Scendendo più nei dettagli, si osserva che l'aumento delle esportazioni dell'Italia verso i BRIC è il frutto di andamenti molto differenziati a livello dei singoli Paesi; in particolare, dal 2002-2003 in poi le vendite in Brasile e in Cina fanno registrare, fatta eccezione per i bienni: 2009-2010 e 2006-2007, tassi di crescita al di sotto della media, invece negli altri due Paesi (India e Russia) tassi di crescita al di sopra della media (vedi la Tabella 3).

La componente agroalimentare presenta dinamiche diverse: per il Brasile e per la Russia; i tassi di crescita sono al di sotto della media. Per converso, per i Paesi emergenti (Cina e India) i tassi sono al di sopra della media. Nel caso di questi ultimi due Paesi è possibile affermare che il positivo andamento delle vendite sia determinato anche dall'elevata competitività delle esportazioni italiane dei comparti di punta del *Made in Italy* (Armenise, Borin, 2008).

L'esame dell'evoluzione dei saldi normalizzati, poi, consente di mettere in luce il livello di dipendenza dell'Italia dai BRIC. Relativamente al commercio totale, il saldo normalizzato dell'Italia peggiora di poco, passando dal -33,8 al -33,9. Tuttavia, si notano differenze sostanziali tra i Paesi, ed in particolare nel caso delle esportazioni nette di materie prime verso il Brasile e l'India. Nell'arco di tempo considerato, infatti, il saldo normalizzato dell'Italia migliora notevolmente nei confronti del Brasile (dal quasi -13% al quasi 7%), dell'India (dal -21% all'1,7%) e in misura apprezzabile anche nei confronti della Russia (dal -38% al -30%). Peggiora, invece, nei confronti della Cina (dal -39% al -52%) a dimostrare che il livello di dipendenza dell'Italia dal colosso asiatico è aumentato notevolmente anche e, soprattutto, durante gli anni della crisi economica mondiale (vedi la Tabella 1).

Dal lato del commercio agroalimentare si nota un peggioramento della posizione commerciale dell'Italia con il saldo normalizzato, che peggiora dello 0,7% e si attesta a poco più del 2% nel 2009-2010. In questo caso l'indicatore medio dell'Italia verso il complesso dei BRIC mostra un andamen-

to omogeneo, anche se peggiora notevolmente nei confronti della Russia (da +24,8 a +2%).

La tendenza all'intensificazione degli scambi Italia-BRIC è confermata dall'analisi del loro andamento nel corso dell'arco temporale considerato (2002-2010), nonostante ci sia stata una brusca caduta negli anni della ripresa (2009-2010), dopo la crisi economica (2007-2008), tanto per il totale del commercio che per le sole produzioni agroalimentari. Ciò è particolarmente evidente dal lato delle importazioni agroalimentari dell'Italia dal Brasile e dalla Russia.

A causa del diverso andamento del commercio totale e della sua componente agroalimentare, il peso di quest'ultima per l'Italia subisce un graduale e lento ridimensionamento nel corso del periodo analizzato (vedi la Tabella 2). Il peso delle importazioni agroalimentari sul totale si riduce di 2,6 punti percentuali e si colloca sul quasi 3,2% nel 2010. Per converso, il peso delle esportazioni agroalimentari segna un lieve aumento, passando dal quasi 2,2% nel 2002 al quasi 3,2%. Il ridimensionamento del peso dei prodotti agroalimentari sulle importazioni totali interessa, con maggiore o minore intensità, tutti i Paesi.

Nel corso dell'arco temporale considerato le vendite italiane aumentano in tutti i Paesi presi ad esame ed in maniera più significativa in Russia e in Cina (vedi la Tabella 3).

#### 4.- La crisi economica mondiale in relazione alle modalità di trasporto dei prodotti in valore e in quantità

In tempi di crisi economica la scelta del mezzo di trasporto dei prodotti e in particolare di quelli alimentari deve essere effettuata con estrema accuratezza, tenendo in considerazione la tipologia di merce da esportare, la distanza, la celebrità con la quale la merce deve giungere a destinazione, il volume, il peso e il valore intrinseco (Camarda, 2007).

Un sistema dei trasporti più efficiente e sostenibile deve essere sviluppato agendo su tre direttrici principali: l'utilizzo di nuovi materiali e modelli per rendere i veicoli più efficienti; l'utilizzo di nuovi carburanti e sistemi di propulsione per ridurre la dipendenza dal petrolio; un uso migliore della rete ed un incremento della sicurezza, non solo dei passeggeri, ma anche delle merci, grazie al miglioramento dei sistemi di informazione e di comunicazione (Libro Bianco, 2011). Ciò perché anche un ristrutturato sistema dei trasporti improntato all'efficienza e all'economicità può contribuire a superare il periodo di recessione economica che l'Europa intera sta vivendo ed essere, così, funzionale alla sua ripresa economica.

Alla luce di quanto sopra, nel presente lavoro sono state considerate otto modalità di trasporto dei prodotti del commercio totale e di quelli alimentari, quali: via mare, ferroviario, su strada, aerea, postale, meccanismo fisso, vie navigabili, auto-propulsione. Ciò al fine di valutare se i rapporti commerciali tra l'Italia e i BRIC sono aumentati (in valore e in quantità) anche grazie all'evoluzione (se vi è stata) dei diversi modi di trasportare i prodotti.

La modalità prevalente tramite la quale l'Italia importa i prodotti dai BRIC è quella via mare, segue quella aerea. Nei quattro Paesi considerati le dinamiche evolutive delle modalità di trasporto dei prodotti del commercio totale e di quelli agroalimentari in particolare sono più o meno le stesse. Dal 2002 al 2010, infatti, si registra una costante crescita del trasporto dei prodotti via mare anche e soprattutto perché tale modalità di trasporto delle merci è capace di supplire alla congestione di determinati infrastrutture stradali e alla mancanza di quelle ferroviarie. Allo stato attuale ancora manca uno spazio ferroviario europeo unico (Libro Bianco, 2011). Per converso si registra una riduzione del trasporto aereo anch'esso ormai molto congestionato. Tale congestione genera ritardi notevoli nelle fasi di decollo e di atterraggio degli aerei che, a loro volta, causano, per un maggiore utilizzo di carburante, costi elevati e forti impatti sull'ambiente<sup>3</sup> (Commissione Europea, 2003). Tuttavia, nei prossimi anni, quando si realizzerà il cielo unico europeo, si ricorrerà, con molta probabilità, in misura maggiore a tale modalità di trasporto delle merci.

Il trasporto ferroviario incide poco su quello totale ed è utilizzato dall'Italia, soprattutto per importare prodotti del commercio totale dalla Russia, e, solo per il 2002 e per il 2003, si è ricorso a tale tipologia per importare anche i prodotti alimentari. Risulta alquanto facile giustificare la bassa incidenza sul totale di tale modalità di trasporto dei prodotti vista la lentezza delle reti ferroviarie nazionali e, quindi, l'inaffidabilità nei tempi di consegna delle merci. All'uopo si rendono necessari investimenti cospicui per rendere tale modalità di trasportare le merci più attraente. Per molti Stati Membri il trasporto ferroviario già offre servizi di qualità in merito alla sicurezza e alla pulizia. L'Italia fa, poi, ricorso, anche se con incidenze basse, al trasporto su strada per importare sia i prodotti del commercio totale che di quello agroalimentare. Questo perché le imprese italiane, come quelle europee, non sono soddisfatte di un sistema di trasporto su strada nel quale, attualmente, lo 0.5% del PIL reale è consumato dalla congestione stradale. Su strada l'Italia, importa prodotti del commercio totale in misura maggiore dalla Russia. L'Italia non si avvale di altre tipologie di trasporto. Ricorre a quella del meccanismo fisso solo per importare prodotti del commercio totale (vedi la Tabella 4).

Anche dal lato delle esportazioni, le vendite dell'Italia verso i BRIC avvengono in misura prevalente via mare, ma in questo caso si ricorre di più, rispetto alle importazioni, alle modalità di trasporto su strada, aerea e ferroviaria.

A questo punto risulta interessante analizzare le modalità di trasporto in relazione ai quantitativi delle diverse categorie di prodotti agroalimentari importati ed esportati dall'Italia verso i BRIC. Nello specifico è esaminato il trasporto via mare che, come è stato messo in luce, rappresenta la modalità prevalente utilizzata dall'Italia nei suoi scambi commerciali con i BRIC.

Tabella 4 - Modalità di trasporto negli scambi commerciali Italia-BRIC (incidenza percentuale)

Modalità di trasporto	Totale						Agroalimentare					
	2002	2003	2007	2008	2009	2010	2002	2003	2007	2008	2009	2010
	Importazioni											
<b>Brasile</b>												
Sea	91,9	91,1	96,4	96,4	95,3	96,7	96,9	96,0	98,6	98,4	98,9	98,0
Rail	0,3	0,1	0,0	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1
Road	0,8	1,6	1,0	0,9	1,2	0,6	1,6	2,8	0,5	1,0	0,4	0,9
Air	7,0	7,2	2,6	2,6	3,5	2,7	1,4	1,2	0,8	0,6	0,7	1,1
Post	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Fixed Mechanism	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Inland Waterway	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Self Propulsion	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Totale</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>
<b>Russia</b>												
Sea	52,9	53,1	57,9	52,2	53,5	57,8	96,7	94,2	97,3	97,1	97,1	96,7
Rail	0,5	0,2	0,3	0,2	0,1	0,1	2,0	1,3	0,0	0,0	0,0	0,0
Road	8,4	8,3	5,1	2,9	2,8	3,4	1,3	4,5	2,7	2,9	2,8	2,8
Air	1,5	0,5	0,7	0,3	0,5	2,2	0,0	0,1	0,0	0,0	0,1	0,5
Post	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Fixed Mechanism	36,8	37,9	36,1	44,4	43,1	36,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Inland Waterway	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Self Propulsion	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Totale</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>
<b>India</b>												
Sea	73,6	73,8	80,8	80,0	80,7	81,3	92,9	93,1	97,7	98,1	97,0	96,5
Rail	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,1	0,0	0,0	0,0
Road	3,5	2,8	2,1	3,1	1,4	1,5	3,1	3,0	0,1	0,4	0,8	1,0
Air	22,9	23,4	17,1	16,9	17,9	17,3	3,8	3,8	2,2	1,5	2,1	2,5
Post	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Fixed Mechanism	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Inland Waterway	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Self Propulsion	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Totale</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>
<b>Cina</b>												
Sea	80,6	81,9	83,3	83,0	80,1	81,6	96,6	96,6	97,6	97,2	96,1	96,0
Rail	0,7	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Road	5,8	5,1	1,5	1,1	1,6	2,0	1,0	1,2	0,4	0,3	0,3	0,7
Air	12,8	12,6	15,1	15,9	18,3	16,3	2,5	2,2	2,0	2,5	3,6	3,3
Post	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Fixed Mechanism	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Inland Waterway	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Self Propulsion	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Totale</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>
<b>Esportazioni</b>												
<b>Brasile</b>												
Sea	75,1	90,6	77,1	78,4	76,7	78,9	94,2	93,5	97,6	97,9	97,2	97,8
Rail	0,1	0,5	0,2	0,5	0,2	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Road	7,2	8,9	5,3	3,8	3,0	2,4	2,3	2,7	0,3	0,5	0,6	0,4
Air	17,5	0,0	17,3	17,3	20,0	18,6	3,4	3,8	2,1	1,7	2,1	1,8
Post	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Fixed Mechanism	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Inland Waterway	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Self Propulsion	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Totale</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>
<b>Russia</b>												
Sea	9,3	6,6	8,6	10,3	10,8	12,3	39,3	39,0	31,2	19,4	17,5	27,0
Rail	5,3	5,6	3,7	3,6	3,3	5,1	17,4	20,0	20,5	10,6	7,0	7,7
Road	65,7	79,5	78,8	77,4	78,8	74,6	42,4	40,2	47,0	69,1	74,6	64,6
Air	19,7	8,3	9,0	8,6	7,0	8,0	1,0	0,9	1,3	0,9	0,9	0,7
Post	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Fixed Mechanism	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Inland Waterway	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Self Propulsion	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Totale</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>
<b>India</b>												
Sea	59,5	63,6	76,5	74,5	57,6	74,6	65,3	74,0	84,0	86,0	84,2	87,5
Rail	1,1	0,1	0,0	0,3	0,2	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Road	11,0	9,3	2,3	2,8	1,5	2,2	4,3	10,8	1,4	0,7	1,0	0,8
Air	28,3	27,0	21,1	22,4	40,6	23,0	30,4	15,2	14,7	13,3	14,8	11,7
Post	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Fixed Mechanism	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Inland Waterway	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Self Propulsion	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Totale</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>
<b>Cina</b>												
Sea	67,0	76,6	71,6	71,2	75,1	68,1	87,9	95,6	98,0	97,5	97,2	94,2
Rail	0,6	0,1	0,0	0,1	0,2	0,0	0,5	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0
Road	6,7	6,9	3,7	3,4	2,8	4,9	7,1	2,9	0,1	0,2	0,3	3,6
Air	25,6	16,4	24,7	25,3	21,9	26,9	4,4	1,4	1,9	2,3	2,6	2,2
Post	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Fixed Mechanism	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Inland Waterway	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Self Propulsion	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Totale</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Fonte: elaborazione su dati Eurostat

(<sup>3</sup>) I ritardi costano alle compagnie aeree tra 1,3 e 1,9 miliardi di euro.

Dal 2002 al 2010 la situazione in merito ai primi venti prodotti importati dall'Italia dai Paesi Extra-Ue, e con riferimento a questi l'incidenza dei singoli Paesi BRIC, anche se resta più o meno stabile sul fronte della struttura per prodotti, varia in relazione alla quantità di prodotti acquistati. Nell'arco di quasi un decennio si registra un aumento del quasi 3% dei cereali (+78 mila tonnellate) importati via mare dall'Italia dagli altri Paesi Extra-UE e con riferimento ai quattro Paesi considerati, dai quali si importa il quasi 3% degli stessi prodotti, nel 2010, vi è stata una riduzione delle importazioni dalla Russia e dalla Cina soprattutto a causa dei disastri ambientali, che hanno colpito questi due Paesi. Dall'India, invece, è stato importato il 332% in più degli stessi prodotti (vedi la *Tabella 5*). Nell'ambito del comparto dei cereali il prodotto più importato dalla Russia è il frumento segalato che rappresenta più del 73% di quello importato dagli altri Paesi Extra-UE. Tuttavia nel 2010 rispetto al 2002 è diminuita notevolmente l'incidenza percentuale degli acquisti di cereali dai BRIC sugli altri Paesi Extra-UE. Nel 2002 tale incidenza era del quasi 78%, nel 2010 passa al quasi 3%. Tale contrazione è stata determinata in misura maggiore dalla riduzione delle importazioni dalla Russia (-38%). Per tale Paese, infatti, sono state adottate, con il Regolamento (UE) n. 177 del 24 febbraio 2011 della Commissione, misure restrittive alle esportazioni di cereali.

Con riferimento agli oli di semi e ai frutti oleaginosi, l'Italia importa tali prodotti soprattutto dal Brasile (57%), ma dal 2002 al 2010 si registra una riduzione delle importazioni via mare pari al -5%. A tale contrazione contribuiscono in misura maggiore la Russia (-99%), l'India (-56%) e lo stesso Brasile (-8%). Per converso, aumentano gli acquisti dalla Cina (+46%).

Aumentano gli acquisti di semi di soia dagli altri Paesi Extra-UE (+ 5%), ma diminuiscono quelli dal Brasile: unico Paese dei quattro dal quale si importa e che incide per il 65% sugli altri Paesi Extra-UE. Tralasciando i comparti che nella classifica dei primi venti prodotti importati dagli altri Paesi Extra-UE occupano dalla settima alla decima posizione e per i quali gli acquisti dai BRIC fanno registrare un'incidenza bassa, si passa ad analizzare il comparto del caffè, del tè, delle droghe e delle spezie. Gli acquisti dei prodotti di tale comparto nei BRIC nel 2010 incidono per il 92%. Gli acquisti avvengono soprattutto in Brasile ed in misura minore in India. Dal 2002 al 2010 gli acquisti dei prodotti di questo comparto e soprattutto del caffè tostato e decaffeinato sono aumentati del 23% (vedi la *Tabella 5*).

Le importazioni di legumi secchi negli altri Paesi Extra-UE fanno registrare una contrazione pari al quasi -21%, nei BRIC, invece, e soprattutto in Russia e in Cina, gli acquisti sono aumentati notevolmente (vedi la *Tabella 5*).

Le esportazioni dell'Italia verso gli altri Paesi Extra-UE, concentrate ai primi posti sui prodotti del *Made in Italy*, vedono in vetta alla classifica le bevande, i liquori e gli aceti con 938 mila tonnellate nel 2010 e con una considerevole crescita rispetto al 2002 (+32%), seguono preparati di ortaggi, di cereali e di pomodori conservati sotto aceto. La pasta ali-

Tabella 5 - Italia - Prime 20 transazioni nelle importazioni via mare dai Paesi Extra-UE e dai BRIC (2002-2010)

Prodotti	2002 (quantità in t)					Incidenza percentuali			
	Altri Paesi Extra-UE	Brasile	Russia	India	Cina	Brasile	Russia	India	Cina
Cereali	2723	0	2092	6	14	0,00	76,83	0,23	0,53
Frumento e frumento segalato	2567	0	1872	4	0	0,00	72,91	0,14	0,00
Oli di semi e frutti oleaginosi	929	551	19	14	5	59,27	2,05	1,50	0,54
Semi di soia anche macinati	738	550	0	0	0	74,53	0,00	0,00	0,00
Frutta commestibile e nocci; scorze di agrumi o di meloni	858	17	0	2	1	2,00	0,00	0,00	0,14
Oli e grassi animali e vegetali	613	0	5	0	0	0,00	0,77	0,00	0,00
Banane inclusi platani freschi o secchi	503	7	0	0	0	1,42	0,00	0,00	0,00
Ortaggi e legumi commestibili e alcune radici e tuberi	282	17	23	58	1	6,09	8,13	20,59	0,33
Caffè, tè, droghe e spezie	193	120	0	1	1	61,96	0,00	0,20	0,00
Caffè tostato e decaffeinato	189	119	0	0	35	63,34	0,00	0,00	18,64
Olio di palma e sue frazioni	272	0	0	0	0	0,00	0,00	0,00	0,00
Pesci e crostacei e altri invertebrati acquatici	248	1	0	4	0	0,24	0,16	1,55	0,00
Orzo	18	0	220	0	0	0,00	1246,78	0,00	0,00
Zucchero e zucchero confezionato	188	13	0	0	34	6,89	0,00	0,12	18,00
Legumi secchi sguasciati	175	0	23	35	0	0,05	13,08	20,22	0,05
Preparati vegetali: frutta, noci e altre parti di piante	222	3	0	0	0	1,35	0,00	0,00	0,00
Melassa sottratta dalla raffinazione dello zucchero	169	0	0	0	33	0,00	0,00	0,00	19,34
Semi di girasole interi e macinati	114	0	19	0	0	0,00	16,72	0,11	0,00
Pomodori preparati e conservati con aceto di vino	18	0	0	109	0	0,00	0,00	622,31	0,00
Molluschi	115	0	0	3	8	0,00	0,33	2,53	7,00

Prodotti	2010 (quantità in t)					Incidenza percentuali			
	Altri Paesi Extra-UE	Brasile	Russia	India	Cina	Brasile	Russia	India	Cina
Cereali	2802	0	54	27	1	0,03	1,92	0,96	0,03
Frumento e frumento segalato	2569	0	54	0	0	0,00	2,09	0,00	0,00
Residui e rifiuti delle industrie alimentari, foraggi per animali	2163	147	281	6	3	6,80	12,98	0,28	0,13
Panelli e altri residui solidi ottenuti dall'estrazione di soia	1773	147	0	5	0	8,29	0,00	0,21	0,00
Grassi animali e vegetali	1478	147	64	13	22	9,94	4,31	0,90	1,47
Oli di semi e frutti oleaginosi	882	504	0	6	7	57,19	0,02	0,70	0,84
Semi di soia anche macinati	773	505	0	0	0	65,04	0,00	0,00	0,00
Frutta commestibile e nocci; scorze di agrumi o di meloni	1067	19	0	1	6	1,74	0,00	0,10	0,12
Olio di palma e sue frazioni	981	0	0	0	0	0,00	0,00	0,00	0,00
Banane inclusi platani freschi o secchi	524	7	0	0	0	1,37	0,00	0,00	0,00
Ortaggi e legumi commestibili e alcune radici e tuberi	362	0	64	8	69	0,03	17,60	2,09	19,08
Caffè, tè, droghe e spezie	238	158	0	61	1	66,34	0,02	25,63	0,60
Altri panelli e altri residui solidi (esclusi quelli di soia)	240	0	214	0	0	0,00	89,37	0,00	0,00
Caffè tostato e decaffeinato	231	157	0	59	0	68,01	0,00	25,32	0,13
Zucchero e zucchero confezionato	287	23	0	21	1	8,05	0,00	7,15	0,21
Pesci e crostacei e altri invertebrati acquatici	253	0	28	23	0	0,00	0,00	11,20	9,13
Legumi secchi sguasciati	138	0	64	1	40	0,03	46,05	0,79	28,81
Preparati vegetali: frutta, noci e altre parti di piante	110	2	0	0	124	1,82	0,00	0,00	117,12
Colza, colza o oli di senape e loro frazioni	173	0	60	0	0	0,00	34,82	0,00	0,00
Semi di girasole interi e macinati	165	0	43	0	0	0,00	26,09	0,00	0,20

Fonte: elaborazione su dati Eurostat

mentare non all'uovo né farcita, invece, da sempre considerata il fiore all'occhiello dell'alimentare italiano, mostra una riduzione dal 2002 al 2010 del -10% negli altri Paesi Extra-UE: Per converso, le vendite verso i BRIC sono cresciute soprattutto verso l'India e la Russia (vedi la *Tabella 6*) e nel 2010 incidono per il quasi 20% sul totale delle vendite di questi prodotti verso tutti gli altri Paesi Extra-UE.

Il grado di copertura commerciale (GCC) mostra una buona copertura dell'Italia verso gli altri Paesi Extra-UE per i preparati di ortaggi, frutta e altri parti di piante. Nell'ambito dei BRIC l'indicatore, oltre a mostrare un valore considerevole per la stessa categoria di prodotti in corrispondenza del Brasile e dell'India, fa registrare valori apprezzabili di copertura per i cereali sul Brasile e per la frutta commestibile e noci sull'India (vedi la *Tabella 7*).

## 5.- Gli indicatori di specializzazione e di complementarità

Nel corso degli anni i flussi commerciali italiani diretti all'estero sono migliorati.

L'indice di Hirschmann-Herfindahl, infatti, evidenzia un lieve miglioramento nella diversificazione dei mercati di destinazione dal 2002 al 2010 e, di conseguenza, una maggiore propensione e capacità di seguire la domanda laddove fa registrare una maggiore espansione e dimensione.

Tale crescita si registra soprattutto nell'anno peggiore (2008) della crisi economica (vedi la *Tabella 8*).

Il calcolo di un secondo indicatore, quello dei vantaggi comparati rivelati relativi, ha permesso di identificare i comparti che, nel corso dell'arco temporale considerato, hanno fatto registrare una crescita dello stesso (vedi la *Tabella 9*). Come si evince dalla stessa tabella l'intensità dei vantaggi commerciale è più alta in corrispondenza dei comparti con i codici 19, 20 e 22. Da sottolineare che l'Italia per tali comparti ha mantenuto i suoi vantaggi anche negli anni della recessione economica.

Tabella 6 - Italia - Prime 20 transazioni nelle esportazioni via mare verso i Paesi Extra-UE e i BRIC (2002-2010)

Prodotti	2002 (quantità in t)					Incidenze percentuali			
	Altri Paesi Extra-UE	Brasile	Russia	India	Cina	Brasile	Russia	India	Cina
Bevande, liquori e aceti	708740	7904	874	87	1981	1,12	0,12	0,01	0,28
Prodotti della macinazione: malto, amido, fecole, inulina e glutine di frumento	681334	47	0	1	4	0,01	-	0,00	0,00
Preparati di ortaggi, frutta e altre parti di piante	633854	3712	30970	64	1043	0,59	4,89	0,01	0,16
Preparati di cereali; farina, amido o latte, prodotti della pasticceria	571942	11754	5157	632	1564	2,06	0,90	0,11	0,27
Pomodori preparati o conservati con l'aceto	531304	3213	21547	42	624	0,60	4,06	0,01	0,12
Pasta non ripiena: maccheroni, tagliatelle, spaghetti...	518872	11467	5123	574	1018	2,21	0,99	0,11	0,20
Farina di frumento	433803	31	0	1	2,9	0,01	-	0,00	0,00
Vini e vini liquorosi	365449	6913	287	40	1738	1,89	0,08	0,01	0,48
Zucchero e zucchero confezionato	337858	133	258	386	400	0,04	0,08	0,11	0,12
Zucchero di canna o di barbabietola, saccarosio	310298	122	0	0	22	0,04	-	-	0,01
Grassi animali o vegetali	231238	763	7067	316	174	0,33	3,06	0,14	0,08
Cereali	214246	474	62	4	10	0,22	0,03	0,00	0,00
Acque minerali	199107	429	39	3	118	0,22	0,02	0,00	0,06
Oli d'oliva	178146	700	51	245	105	0,39	0,03	0,14	0,06
Pellet, farine e semole	150927	11	0	0	0	0,01	-	-	-
Frumento e frumento segalato	107291	31	0	1	2,9	0,03	-	0,00	0,00
Riso	103932	474	62	4	10	0,46	0,06	0,00	0,01
Frutta commestibile e noci; scorze di agrumi o di meloni	85876	2466	1042	239	480	2,87	1,21	0,28	0,56
Semi e frutti oleosi	86695	203	0	28	4	0,23	-	0,03	0,00
Foraggi per allevamenti	81429	0	0	0	0	-	-	-	-

Prodotti	2010 (quantità in t)					Incidenze percentuali			
	Altri Paesi Extra-UE	Brasile	Russia	India	Cina	Brasile	Russia	India	Cina
Bevande, liquori e aceti	938347	16251	90981	976	27218	1,73	9,70	0,10	2,90
Preparati di ortaggi, frutta e altre parti di piante	691859	11534	15552	663	5206	1,67	2,25	0,10	0,75
Preparati di cereali; farina, amido o latte, prodotti della pasticceria	617070	15387	19737	3808	5564	2,49	3,20	0,62	0,90
Pomodori preparati o conservati con l'aceto	542354	11012	7317	468	2538	2,03	1,35	0,09	0,47
Vini e vini liquorosi	406021	13697	77156	341	22732	3,37	19,00	0,08	5,60
Pasta non ripiena: maccheroni, tagliatelle, spaghetti...	464784	14339	19263	3708	3669	3,09	4,14	0,80	0,79
Cereali	386015	1519	1506	59	66	0,39	0,39	0,02	0,02
Acque minerali	294356	573	15	1	3338	0,19	0,01	0,00	1,13
Grassi animali o vegetali	255922	3543	2535	5063	13890	1,38	0,99	1,98	5,43
Frumento e frumento segalato	278350	161	604	0	604	0,06	0,22	0,00	0,22
Rifiuti e residui dell'industria alimentare	274356	32	1192	115	36	0,01	0,43	0,04	0,01
Frutta commestibile e noci; scorze di agrumi o di meloni	207054	10592	4472	2106	2022	5,12	2,16	1,02	0,98
Oli d'oliva	180321	3008	108	1242	6394	1,67	0,06	0,69	3,55
Carni e frattaglie commestibili	105264	412	13171	4	643	0,39	12,51	0,00	0,61
Prodotti della macinazione: malto, amido, fecole, inulina e glutine di frumento	112412	662	634	333	634	0,59	0,56	0,30	0,56
Mele, pere e cotogne fresche	107897	923	2508	468	17	0,86	2,32	0,43	0,02
Preparati per l'alimentazione degli animali	104884	32	1192	69	5	0,03	1,14	0,07	0,00
Crusche e altri residui della lavorazione dei cereali e dei legumi	103592	0	0	39	0	0,00	0,00	0,04	0,00
Riso	97049	1518	1506	59	66	1,56	1,55	0,06	0,07
Semi e frutti oleosi	91955	234	158	209	203	0,25	0,17	0,23	0,22

Fonte: elaborazioni su dati Eurostat

Tabella 7 - Crado di copertura commerciale (GCC)

Comparti/Prodotti	Paesi Extra-UE	Brasile	Russia	India	Cina
Preparati di ortaggi, frutta e altre parti di piante	6,27	5,73	0,00	3,48	0,04
Cereali	0,14	2,15	0,03	0,00	0,08
Frumento e frumento segalato	0,11	0,00	0,01	0,00	0,00
Frutta commestibile e noci; scorze di agrumi o di meloni	0,19	0,57	0,00	1,93	0,37

Fonte: elaborazione su dati Eurostat

Tabella 9 - Valori dell'indice dei vantaggi comparati rivelati (RCA)

Codice	Comparti	Anno iniziale 2002	Anno finale 2010	Triennio 2007
1	Animali vivi	0,07	0,11	0,10
2	Carni e frattaglie commestibili	0,56	0,74	0,63
3	Pesci, crostacei e molluschi	0,18	0,21	0,22
4	Latticini, uova miele...	0,89	12,60	0,95
5	Prodotti di origine animale	0,35	0,65	0,50
6	Alberi, piante, radici e fiori recisi	13,04	15,49	13,27
7	Ortaggi, legumi e alcune radici e tuberi	0,92	10,36	0,84
8	Frutta commestibile, noci, scorze di agrumi, meloni	16,45	16,67	16,37
9	Caffè, tè, droghe e spezie	0,74	0,99	0,87
10	Cereali	0,26	0,35	0,28
11	Fresatura prodotti, malto, amidi, inulina, glutine di grano	0,91	0,64	0,58
12	Semi oleosi e frutta oleaginosa	0,18	0,18	0,19
13	Lac, gomme, resine, succhi vegetali ed estratti	10,39	0,91	10,13
14	Vegetali, prodotti ortofrutticoli nes, materiali da intreccio	0,12	0,16	0,09
15	Animale, grassi vegetali e oli, prodotti di scissione, ecc	10,30	0,85	0,86
16	Carne, pesce e frutti di mare nes preparazioni alimentari	0,59	0,81	0,63
17	Zuccheri e dolciumi	0,40	0,25	0,37
18	Preparazioni di cacao e di cacao	0,79	11,56	11,94
19	Cereali, farina, amido, preparazioni di latte e prodotti	27,01	29,41	25,55
20	Vegetali, frutta, noci, preparazioni alimentari, eccetera	20,79	23,36	17,92
21	Preparazioni alimentari	0,97	12,00	11,02
22	Bevande, liquori e aceto	23,08	27,54	22,54
23	Residui, rifiuti dell'industria alimentare, foraggi animali	0,26	0,32	0,28
24	Tabacchi e succedanei del tabacco lavorati	0,29	0,29	0,30

Fonte: elaborazione su dati Eurostat

Tabella 8 - Valori dell'indice di Hirschman-Herfindahl

Anni	Valori HHI
2002	0.0030
2003	0.0029
2004	0.0029
2005	0.0034
2006	0.0035
2007	0.0035
2008	0.0039
2009	0.0034
2010	0.0042

Fonte: elaborazione su dati Eurostat

L'indice d'intensità degli scambi tra l'Italia e i singoli Paesi dell'area BRIC è rappresentato nel grafico 2. Dallo stesso grafico 2 si evince che il grado d'intensità degli scambi è più forte per la coppia dei paesi Italia-Russia. I rapporti commerciali tra i due Paesi si sono intensificati negli anni ante (2006) e post (2009) crisi. Nell'anno peggiore della crisi economica (2008), invece, gli scambi sono stati meno intensi (vedi il Grafico 2).

## 6.- Conclusioni

Il lavoro proposto nelle pagine precedenti ha analizzato gli impatti che la crisi economica mondiale ha generato sulle prime due componenti del sistema agroalimentare italiano (agricoltura + industria alimentare) e sulle modalità di trasporto dei prodotti alle luce dei risultati della bilancia commerciale relativi al periodo 2002-2010.

Nell'ultimo decennio l'orizzonte commerciale dell'Italia si è allargato e negli anni della crisi economica i traffici commerciali hanno subito una maggiore accelerazione verso i Paesi emergenti (BRIC).

Nella prima fase dell'analisi, sviluppata nel paragrafo 3, una lettura dei dati relativi agli interscambi Italia-BRIC, infatti, ha messo in luce un cospicuo aumento delle importazioni sia dei prodotti del commercio totale che di quelli agroalimentari. Le prime sono aumentate, in valori assoluti (da più di 41 mila milioni di euro nel biennio 2002-2003 ai più di 87 mila milioni del biennio 2009-2010) le seconde passano, invece, da quasi 2,2 a più di 3,1 mila milioni di euro, facendo registrare un'espansione del 44,5% nell'intero periodo considerato, ma, a causa della loro minore entità, esse hanno contribuito piuttosto marginalmente alla crescita degli acquisti complessivi nei BRIC.

Anche dal lato delle esportazioni italiane verso l'area BRIC si è registrato un incremento. Questa volta le esportazioni del commercio totale segnano un incremento relativo del 109,5% (da più di 20 mila milioni di euro nel biennio 2002-2003 ai 43 mila milioni del 2009-2010) meno forte di quello delle esportazioni agroalimentari. Queste ultime passano da 532 mila milioni di euro iniziali a più di mille milioni di euro del 2009-2010, con un incremento percentuale del 140%. Il loro peso sul totale delle vendite dell'Italia nei BRIC passa dal quasi 2,6% del 2002-2003 al quasi 2,10% del 2009-2010.

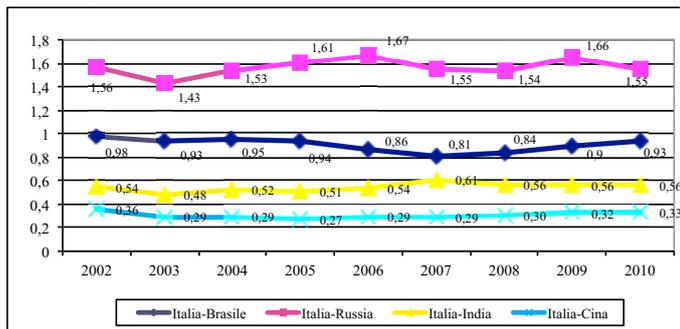
L'evoluzione dei saldi normalizzati, poi, ha consentito di mettere in luce il livello di dipendenza dell'Italia dai BRIC. Relativamente al commercio totale, il saldo normalizzato dell'Italia peggiora di poco, passando dal -33,8 al -33,9. Questo sta a significare che il livello di specializzazione delle esportazioni italiane negli anni è rimasto sostanzialmente stabile nonostante la recessione economica.

Per il commercio agroalimentare, invece, il grado di dipendenza peggiora in misura più considerevole (dal -1,6 nel biennio 2002-2003 al -2,4 nel biennio 2009-2010). Il grado di dipendenza dell'Italia è aumentato soprattutto nei confronti della Cina ed è diminuito massicciamente nei confronti della Russia

Nella seconda fase dell'analisi (paragrafo 4) alla lettura dei dati relativi la bilancia commerciale Italia-BRIC è stata affiancata quella che fa riferimento alle modalità di trasporto dei prodotti agroalimentari al fine di valutare se i rapporti commerciali tra queste due aree sono aumentati (in valore e in quantità) anche grazie all'evoluzione (se vi è stata) dei diversi modi di trasportare i prodotti.

La modalità prevalente tramite la quale l'Italia ha importato

Grafico 2 - Indice d'intensità commerciale Italia-BRIC



Fonte: elaborazione su dati Eurostat

Le relazioni tra l'Italia e gli altri tre Paesi dell'area (Brasile, India e Cina) anche se sono meno intense (i valori dell'indice sono tutti al di sotto dell'unità) mostrano un *trend* crescente per il Brasile e la Cina e una riduzione degli interscambi con l'India. Infine, per avere informazioni circa le prospettive del commercio italiano con quello dei quattro Paesi considerati è stato calcolato l'indice di complementarità. Tale indice, che mostra il livello di corrispondenza tra la struttura delle importazioni e delle esportazioni di un Paese con un altro, nel corso degli anni (dal 2002 al 2010) ha mantenuto i suoi valori sostanzialmente stabili.

In particolare, il livello di corrispondenza tra l'Italia e i BRIC è cresciuto in maniera apprezzabile per le coppie di paesi Italia-India, Italia-Brasile e Italia-Russia. Per converso, il livello di corrispondenza delle importazioni cinesi con le esportazioni italiane è diminuito (vedi la Tabella 10)

Tabella 10 - Indice del tasso di complementarità Italia-BRIC

2002					
Da a A	Italia	Brasile	Russia	India	Cina
Italia	-	44,4	50,8	34,7	41,0
Brasile	37,7	-	36,9	29,6	30,4
Russia	33,7	32,8	-	42,5	33,9
India	32,1	27,9	27,8	-	25,4
Cina	38,2	31,6	36,6	32,5	-
2008					
Da a A	Italia	Brasile	Russia	India	Cina
Italia	-	45,4	53,6	37,3	36,9
Brasile	41,8	-	33,8	34,4	36,1
Russia	37,5	32,8	-	37,9	26,0
India	34,9	29,9	29,4	-	27,3
Cina	41,1	38,7	42,6	38,6	-
2010					
Da a A	Italia	Brasile	Russia	India	Cina
Italia	-	48,3	54,5	40,5	34,7
Brasile	37,3	-	30,2	34,4	32,9
Russia	34,3	32,0	-	42,7	23,4
India	34,7	33,7	31,1	-	27,0
Cina	44,3	41,4	44,2	41,8	-

Fonte: elaborazione su dati Eurostat

ed esportato, nel periodo 2002-2010, i prodotti dai e verso i BRIC è stata quella via mare, seguita da quella aerea. Nei quattro Paesi considerati le dinamiche evolutive delle modalità di trasporto dei prodotti del commercio totale e di quelli agroalimentari in particolare sono state più o meno le stesse. Dal 2002 al 2010, infatti, si è registrata una costante crescita del trasporto dei prodotti via mare anche e, soprattutto, perché tale modalità di trasporto delle merci è capace di supplire alla congestione di determinati infrastrutture stradali e alla mancanza di quelle ferroviarie.

Per converso, è stata registrata una riduzione del trasporto aereo anch'esso ormai molto congestionato.

Il trasporto ferroviario ha inciso poco su quello totale ed è stato utilizzato dall'Italia, soprattutto, per importare prodotti del commercio totale dalla Russia.

L'Italia ha fatto ricorso in misura minima al trasporto su strada per importare sia i prodotti del commercio totale che di quello agroalimentare. Questo perché le imprese italiane, come quelle europee, non sono soddisfatte di un sistema di trasporto su strada nel quale, attualmente, lo 0.5% del PIL reale è consumato dalla congestione stradale. Su strada l'Italia ha importato prodotti del commercio totale in misura maggiore dalla Russia.

Dal 2002 al 2010 la situazione per i primi venti prodotti importati dall'Italia via mare dai Paesi Extra-Ue e, con riferimento a questi, l'incidenza dei singoli Paesi BRIC, sono rimaste più o meno stabili sul fronte della struttura per prodotti, mentre sono variate solo in relazione alla quantità di prodotti acquistati. La composizione merceologica degli scambi, poi, ha evidenziato la predominanza delle esportazioni via mare dell'Italia verso i BRIC di prodotti trasformati rispetto a quelli primari e appartenenti per lo più ai comparti delle bevande, degli ortaggi, della pasta, dello zucchero. Le importazioni dell'Italia dai BRIC, interessano, invece, più i prodotti primari della filiera cerealicola, dei semi oleosi, del caffè, ittica.

Infine, nella terza fase (paragrafo 5), è stata proposta una lettura di alcuni tra i più tradizionali indici usati più frequentemente nel commercio agroalimentare (grado di copertura commerciale, indice di Hirschman-Herfindahl, indice dei vantaggi comparati rivelati relativi di Bela-Balassa, indice dell'intensità commerciale e indice di complementarità) per valutare il *trend* evolutivo della struttura commerciale dell'Italia, della competitività, della intensità e della complementarità tra l'Italia e i BRIC.

A cominciare dal più semplice, il grado di copertura commerciale (GCC) ha mostrato una buona copertura dell'Italia verso gli altri Paesi Extra-Ue per i preparati di ortaggi, frutta e altri parti di piante.

I valori dell'indice di Hirschmann-Herfindahl hanno evidenziato che, nel periodo 2002-2010, la struttura merceologica degli scambi, anche se mostra una lenta e graduale tendenza verso un'ulteriore diversificazione delle caratteristiche dei flussi, resta sostanzialmente stabile. Il fenomeno è in linea con le specificità di un mercato, come quello Extra-Comunitario, che sta vivendo un processo di ristrutturazio-

ne da ricondurre, tra le tante cause, all'aumento del prezzo dei combustibili e, quindi dei trasporti e delle principali *commodities*, e alla crescita della componente strutturale della domanda nei Paesi emergenti.

L'Italia ha mostrato di mantenere, anche in tempi di crisi, vantaggi commerciali per alcuni comparti di punta del *Made in Italy* (lattiero-caseari, cereali e derivati, ortofruttili, bevande, liquori, aceti).

L'indice di intensità commerciale ha, poi, evidenziato un aumento degli scambi commerciali dell'Italia con la Russia, il Brasile e la Cina e una riduzione con l'India.

Infine, l'indice di complementarità ha mostrato che il livello di corrispondenza tra la struttura delle importazioni e delle esportazioni è cresciuto per le coppie di paesi Italia-India, Italia-Brasile e Italia-Russia ed è diminuito per la coppia Italia-Cina.

In definitiva, si è visto che l'Italia, anche se non potrà giocare un ruolo pienamente attivo per sostenere il rilancio dell'economia globale dopo il triennio nero della crisi economica, deve sapere e dover cogliere le opportunità generate dalla crescita altrui ed in particolare di quella proveniente dalle economie emergenti, seppure con la loro relativamente debole capacità trainante.

## ABSTRACT

*The paper aims at analyzing the effects of the global economic crisis on the first two components of the Italian agro-food system (agriculture and food processing industry).*

*More specifically, the aim of the paper is to evaluate to what extent and in what sectors the agro-food system suffered a loss of competitiveness in non-European markets, with a reduction in exports.*

*The data on trade have been extracted from the Comtrade database (Eurostat), for a total of 276 products, over the decade 2002-2010.*

*On the basis of these data, the statistical analysis has been developed in three stages.*

*In the first stage, by analyzing the data on trade between Italy and BRIC countries, I find that there was a considerable increase in both exports and imports toward and from the BRIC countries.*

*In the second stage, an analysis of the different methods of transportation the products reveals an increase in the sea transport and a reduction in the one by air.*

*From 2002 to 2010 the structure of imports and exports by sea remains unchanged for the first twenty product lines considered, with variations only on the quantity.*

*Italy's exports toward the BRIC countries confirm the success of the Made in Italy products (drinks, vegetables, pasta, sugar). Imports, on the other side, concern mainly primary products of the cereal sector, oilseeds, coffee and fish.*

*Finally, the values of some of the indicators most frequently used in the agro-food trade, show: (i) a good degree of commercial coverage (GCC) for some sectors (prepara-*

tions of vegetables, fruit and other plant parts); (ii) a slow and gradual diversification of the characteristics of trade flows (Herfindahl - Hirschman index), (iii) a good trend, even during the economic crisis; commercial advantages (index of Bela-Balassa) for some sectors of the Made in Italy (dairy, cereals and dairy products, beverages, spirits, vinegar); (iv) an increase in trade between Italy and Russia, Brazil and China and a reduction toward India (trade intensity index) and (vi) a growth in the level of correspondence between the structure of imports and exports for pairs of countries such as Italy - India, Italy - Brazil -, Italy - Russia and a decrease for the pair Italy - China (complementarity index).

## Riferimenti bibliografici

- J. M. Alston. - J. M. Beddow - P. G. Pardey, *Food commodity prices in the long run: the crucial role of agricultural research and productivity*, Eurochoices, 9 (3), 2010
- A. Antimiani - R. Henke, *Struttura e specializzazione degli scambi agro-alimentari tra Italia e Cina*, Rivista di Economia Agraria, n. 4, 2005
- A. Antimiani. - F. De Filippis - R. Henke, *Allargamento dell'Unione Europea e specializzazione del commercio agroalimentare*, QA-Rivista dell'Associazione Rossi-Doria, n. 2, 2006
- A. Antimiani - R. Solazzo, *Il commercio agroalimentare italiano e la crisi*, Agriregionieuropa, n. 19, 2009
- M. Armenise - A. Borin, *Le strategie di pricing delle imprese esportatrici italiane*, S. Manzocchi, B. Quintieri (a cura di): *Nell'occhio del ciclone*, Rubettino, Milano, 2008
- B. Balassa, *Trade liberalization and revealed comparative advantage*. The Manchester of Economic and Social Studies, 33 (2), 1965
- A. Banterle, *La dinamica della competitività nell'UE per i prodotti agricoli e alimentari*, Agriregionieuropa, n. 17, 2009
- F. Boffa F. - S. Bolatto - G. Zanetti, *Specializzazione produttiva e crescita: un'analisi mediante indicatori*. Ceris-Cnr, Working Paper, n.1, 2009
- G. Camarda, *Il trasporto dei prodotti agricoli*, Rivista di Diritto dell'Economia, dei Trasporti e dell'Ambiente, Vol. V., 2007
- A. Carbone, *Il commercio con l'estero dei prodotti alimentari Made in Italy*, Rivista di Politica Agraria, n. 2, 2008
- A. Carbone, *Il commercio agroalimentare del Brasile, della Cina e dell'India* in F. De Filippis, L. Salvatici, Collana ricerche ISMEA, 2008.
- A. Carbone - R. Henke- G. - Subioli, *Gli indici di sophistication nell'analisi del commercio agroalimentare*, Rivista di economia agraria, nn. 3-4, 2009.
- A. Carbone - R. Henke, *Made in Italy, Agri-Food Exports: Positioning and Competition*, QA - Rivista dell'Associazione Rossi-Doria, 2012
- A. Carbone - R. Henke, *Sophistication and Performance of Italian Agri-Food Exports*, International Journal on Food Dynamics, International Center for Management, Communication and Research, vol. 3 (1), 2012
- Commissione delle Comunità Europee, COM (2008) 321: *Far fronte alla sfida dell'aumento dei prezzi alimentari. Linee d'intervento dell'UE*.
- Commissione delle Comunità Europee COM (2011) 112: *Libro Bianco: La strategie sui trasporti da qui al 2050*.
- B. De Gennaro - L. Roselli - U. Medicamento, *Evoluzione degli scambi commerciali dell'Italia nel mercato degli oli d'oliva*, Agriregionieuropa, n. 17, 2009
- L. De Benedictis - M. Tamberi, *A note on the Balassa Index of Revealed Comparative Advantage*. Working Paper n.158, Università Politecnica delle Marche, 2001
- T. De Castro, *Trade cooperation indicators: Development of BRIC bilateral trade flows*, International Review of Business Research Papers, V. 8, 2012.
- B. De Gennaro - L. Roselli - U. Medicamento, *Evoluzione degli scambi commerciali dell'Italia nel mercato mondiale degli oli di oliva*, Agriregionieuropa, n. 17, 2009
- P. Drysdale - R. Garnaut, *Trade Intensities and the Analysis of Bilateral Trade flows in a Many-Country World: A Survey*, Hitotsubashi Journal of Economics, 22-(2):62-84, 1982
- M. Di Maio - F. Tamagni, *The Evolution of World Export Sophistication and the Italian Trade Anomaly*, Rivista di Politica Economica, n. 98 (1), 2008
- R. Esposti, *La crisi vista dall'agricoltura: cosa dicono i numeri*, Agriregionieuropa, n. 18, 2009
- R. M. Fanelli. - A. Di Nocera, *La similarità dei flussi di commercio agro-alimentare tra Italia e Francia*, Rivista di economia agro-alimentare, n. 2, Franco Angeli, Milano, 2009
- R. Fanfani, *L'aumento dei prezzi e il complesso sistema agro-alimentare mondiale*, Il Mulino, Bologna, 2008
- FAO, *Soaring food prices: facts, perspectives impacts and actions required*, Roma, 2008.
- Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea, Comunicazioen della Commissione, *Quadro di riferimento temporaneo comunitario per le misure di aiuto di Stato a sostegno dell'accesso al finanziamento nell'attuale situazione di crisi finanziaria ed economica*, 2009/C 83/01.
- A. Goldstein, *Bric - Brasile, Russia, India, Cina alla guida dell'economia globale*, Collana "Contemporanea", Milano, 2011
- R. Henke, *La specializzazione regionale del commercio agroalimentare*, Agriregionieuropa, n. 6, 2006
- INEA, *Il commercio con l'estero dei prodotti agroalimentari*, Roma, 2011.
- G. Lafay, *The measurement of revealed comparative advantages* in M.G. Dageanass and P.A. Muet eds, *International Trade Modeling*, Chapman Hill, 1992
- M. Lebre De Freitas - S. Salvado, *Industry similarities and comparative advantages in Portugal: an empirical assessment based on 2005 trade data*, GEE papers 0010, 2009

- G. Malorgio - A. Hertzberg, *La competitività dei Paesi Terzi Mediterranei nel mercato agroalimentare italiano*, in *Agriregionieuropa*, n. 10, 2007.
- P. Montalbano - S. Nenci, *Le economie emergenti sono un rischio per la competitività italiana?*, *QA-Rivista dell'Associazione Rossi-Doria*, n. 4, 2011
- N. Péridy, *Towards a Pan-ARAB free trade area: Assessing trade potential effects of the Agadir agreement*, *The Developing Economics*, XLIII-3, 2005
- V.V. Rau, *Global food crisis and prospects for animal production in Russia*, *Studies on Russian Economic Development*, Vol. 20, 2009
- G. Ricchiuti, *Costi e Benefici del Commercio Internazionale*, in T. Gregory (ed.) *'XXI Secolo: il Mondo e la Storia'*, ed. Treccani, Roma, 2009.
- SACE, *Qualcosa è cambiato. Le prospettive per le esportazioni italiane*, Rapporto Eport 2010-2014, 2010
- M. Sassi, *I mercati dei prodotti agricoli nei nuovi scenari globali*, *Agriregionieuropa*, 7 (25), 2011
- S. Tangermann, *Agricultural commodity prices: perspectives and policies*, *Eurochoices*, 7 (2), 2008.
- R. Trostle, *Global Agricultural Supply and Demand: Factors contributing to the recent increase in food commodity prices*, USDA, Washington, DC, 2008.
- U. Utkulu - D. Seymen *Revealed comparative advantages and competitiveness: evidence for Turkey vis-à-vis the EU/15*. Paper presentato a "European Study Group 6th Annual Conference", Nottingham, 2004.
- A. Zaghini, *La specializzazione commerciale dei paesi dell'Europa Centro-Orientale*, *La Questione Agraria*, n. 3, 2006.

