



Stefano Izzi

**LA SICUREZZA
NEGLI INTERPORTI
E NELLE
INFRASTRUTTURE
INTERMODALI**

con il contributo di
Antonello Colosimo



Criminologia

FRANCOANGELI

I lettori che desiderano informarsi sui libri e le riviste da noi pubblicati possono consultare il nostro sito Internet: www.francoangeli.it e iscriversi nella home page al servizio "Informatemi" per ricevere via e.mail le segnalazioni delle novità.

Stefano Izzi

**LA SICUREZZA
NEGLI INTERPORTI
E NELLE
INFRASTRUTTURE
INTERMODALI**

Prefazione di
Ercole Incalza

Contributi di
Antonello Colosimo

**Claudia Corinna Benedetti
Giancarlo Bove
Fabrizio Pitigliani
Paolo Volta**

Criminologia
FRANCOANGELI

Questo libro è il frutto di studio e di lavoro ma anche di alcuni incontri fortunati. In questo caso con gli esperti che hanno dato il loro personale e prezioso contributo al testo. Con una breve presentazione sono:

Ercole Incalza, capo della Struttura Tecnica di Missione del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Antonello Colosimo, Consigliere della Corte dei Conti e professore universitario, già Vice Alto Commissario Vicario per la lotta alla contraffazione, ha ricoperto importanti incarichi istituzionali. Con l'autore ha già collaborato al libro *Lotta alla contraffazione: analisi del fenomeno, sistemi e strumenti di contrasto* edito dalla FrancoAngeli nel 2008.

Claudia Corinna Benedetti, Presidente dell'Osservatorio Nazionale Permanente sulla Sicurezza e Presidente del Dipartimento Sicurezza ASSOFORUM 2007.

Giancarlo Bove, docente esperto di geostrategia, membro del comitato scientifico Centro Studi J.N. Harris e del Center of the J. Hopkins University Paul H. Nitze School of Advanced Intl. Studies di Bologna.

Fabrizio Pitigliani, imprenditore, Presidente della Commissione Trasporti di Confindustria Toscana e Presidente della Albini&Pitigliani SpA.

Paolo Volta, professore a contratto presso l'Università degli studi di Parma, esperto di outorcing, amministratore delegato di Pagiro Economia dei Trasporti e Direttore dell'Interporto della Toscana Centrale di Prato

Copyright © 2009 by FrancoAngeli s.r.l., Milano, Italy.

L'opera, comprese tutte le sue parti, è tutelata dalla legge sul diritto d'autore. L'Utente nel momento in cui effettua il download dell'opera accetta tutte le condizioni della licenza d'uso dell'opera previste e comunicate sul sito www.francoangeli.it.

Indice

| | | |
|--|------|----|
| Prefazione , di <i>Ercole Incalza</i> | pag. | 9 |
| Introduzione | » | 13 |

Parte prima

Le infrastrutture intermodali

| | | |
|--|---|----|
| 1. Lo scenario economico internazionale e le potenzialità degli scambi commerciali , di <i>Antonello Colosimo</i> | » | 17 |
| 2. L'evoluzione del servizio , di <i>Antonello Colosimo</i> | » | 21 |
| 3. Cenni storici: le origini del concetto di interporto | » | 23 |
| 4. Lo sviluppo nella storia dei traffici commerciali | » | 26 |
| 4.1. Il porto | » | 27 |
| 4.2. Evoluzione dei commerci marittimi | » | 30 |
| 5. Evoluzione del traffico merci nel settore aereo | » | 32 |
| 6. L'Europa, la globalizzazione e delocalizzazione dei trasporti | » | 43 |
| 7. Infrastrutture in Italia: considerazioni generali , di <i>Fabrizio Pitigliani</i> | » | 46 |
| 7.1. Criteri di localizzazione delle infrastrutture logistiche | » | 47 |
| 7.2. Infrastrutture come fattore competitivo | » | 48 |
| 8. Il Piano generale della mobilità | » | 50 |
| 8.1. Le infrastrutture autostradali | » | 51 |
| 8.2. Le autostrade del mare | » | 52 |
| 8.3. Il trasporto su rete ferroviaria | » | 53 |

| | | |
|--|------|----|
| 8.4. Le autostrade viaggianti | pag. | 55 |
| 9. Gli interporti , di <i>Paolo Volta</i> | » | 55 |
| 10. Modalità di trasporto e intermodalità , di <i>Paolo Volta</i> | » | 58 |

Parte seconda

La sicurezza nelle infrastrutture intermodali

| | | |
|---|---|-----|
| 1. Principi generali di intelligence e di security | » | 65 |
| 2. Risorse umane come principale valore della security | » | 75 |
| 3. Evoluzione delle aziende di sicurezza in Italia , di <i>Claudia Corinna Benedetti</i> | » | 79 |
| 4. La valutazione dei rischi nelle strutture intermodali: metodi e strumenti | » | 82 |
| 4.1. La delittuosità delle aree geografiche di pertinenza delle singole unità produttive (dati) | » | 85 |
| 4.2. Le altre aziende del settore e le rispettive unità produttive (raffronto) | » | 86 |
| 4.3. L'azienda e le sue unità produttive | » | 87 |
| 5. Aggiornamento del documento di valutazione del rischio di origine criminosa | » | 89 |
| 5.1. Documentazione e norme di supporto alla analisi | » | 94 |
| 5.2. Analisi, identificazione e valutazione dei principali beni da proteggere nell'area intermodale | » | 94 |
| 5.3. Procedure di security in atto relative agli accessi | » | 96 |
| 6. La protezione preventiva delle infrastrutture. Premessa | » | 98 |
| 7. Asimmetria dell'azione criminale; concetti fondamentali di difesa preventiva , di <i>Giancarlo Bove</i> | » | 99 |
| 7.1. Sottomodello intelligence | » | 103 |
| 7.2. Sottomodello difesa | » | 111 |
| 7.3. Difesa spazio aereo | » | 113 |
| 7.4. Difesa spazio costiero | » | 115 |
| 7.5. Sottomodello della sicurezza | » | 117 |
| 7.6. La sicurezza delle maglie energetiche nella rete intermodale | » | 120 |
| 7.7. La sicurezza nelle maglie telematiche nella rete intermodale | » | 122 |

| | |
|---|----------|
| 7.8. Information Vulnerability Assessment IVA (valutazione della vulnerabilità delle informazioni) | pag. 122 |
| 7.9. Operative Counter Measures OCM (contromisure operative) | » 123 |
| 7.10. Material Counter Measures MCM (contromisure dei materiali) | » 123 |
| 7.11. Training Security Operator | » 124 |
| 8. Identificazione delle possibili minacce. Definizione delle contromisure e delle priorità | » 125 |
| 9. Elementi per l'individuazione delle misure di sicurezza | » 127 |
| 10. Requisiti fondamentali del Programma di Sicurezza | » 128 |
| 10.1. Predisposizione e realizzazione di un Sistema di Sicurezza | » 129 |
| 11. Impatto sul business della normativa internazionale relativa alla sicurezza in azienda e nella filiera di produzione | » 132 |
| Conclusioni , di <i>Antonello Colosimo</i> | » 137 |
| Appendice. Gli interporti in Italia | » 139 |
| Glossario | » 141 |
| Bibliografia | » 149 |

Prefazione

di *Ercole Incalza**

Dobbiamo, in una fase congiunturale come questa, effettuare una attenta diagnosi non tanto sulle cause che hanno prodotto questa grave emergenza finanziaria ma, soprattutto, su ciò che ritengo più preoccupante: il crollo della validità previsionale.

È davvero preoccupante che fino al 30 luglio di quest'anno, non di un anno fa, ma, ripeto, di quest'anno tutti gli indicatori econometrici davano un Prodotto Interno Lordo per l'Italia nel 2009 variabile tra un minimo dello 0,7% fino al un massimo del 1,2%; è davvero preoccupante che, addirittura, a livello europeo la crescita media del PIL era stimata pari all'1,7%-1,9%.

Quindi, prima azione da compiere è proprio quella di capire, per quale motivo, sia praticamente venuta meno una ipotesi previsionale che, ripeto, sembrava quasi scontata.

A mio avviso la vera motivazione va proprio cercata nella vecchia convinzione consolidata del rapporto lineare tra la crescita della domanda dei consumi e la crescita dello sviluppo. Nella consolidata ipotesi evolutiva che correlava, da sempre, i rapporti tra produzione e consumi.

Tutto questo, o meglio, questo approccio ha portato sempre, da oltre 30 anni, ad una previsione sempre positiva della crescita del PIL e, al massimo, ha solo previsto momenti di stagnazione, ma raramente momenti di recessione.

Oggi, invece, è, praticamente, crollato non solo l'approccio ma anche l'impostazione culturale che, per anni, ha caratterizzato la lettura proprio del rapporto tra mondo della produzione e mondo dei consumi.

Devo dare atto che il mondo dei trasporti ed il mondo della logistica già da tempo avevano lanciato dei segnali premonitori proprio sul nuovo

* Capo della Struttura Tecnica di Missione del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.

assetto che caratterizzava il sistema e le aree della produzione evidenziando la evoluzione geografica di tali siti. Era emerso, infatti, già da tempo, che le aree industriali classiche come Taranto, Bagnoli, Marghera, Augusta, erano state in parte sostituite da ambiti produttivi diffusi sul territorio. Sono sufficienti pochi dati: nelle aree produttive ubicate lungo l'asse Monopoli – Bari – Barletta – Andria, lungo l'asse Nola – Marcianise – Salerno, lungo l'asse Ragusa – Vittoria, ecc. si concentra, ormai circa il 40% della produzione industriale del Mezzogiorno. Fino a quindici anni fa il 40% della produzione si concentrava in due soli impianti industriali: quello di Bagnoli e quello di Taranto.

Altrettanto può dirsi per le aree del centro nord dove solo in tre aree: quella Maceratese, quella dell'intorno del sistema produttivo di Prato e quella di Parma si concentra oltre il 20% delle attività produttive del centro nord; prima tale soglia percentuale si concentrava nella sola area produttiva di Mestre e di Marghera.

Quindi come vedete è cambiata in modo sostanziale la distribuzione sul territorio dei siti della produzione; questo cambiamento non è avvenuto solo nel nostro Paese ma nell'intero sistema comunitario. Un cambiamento non legato solo al processo di globalizzazione, non legato solo alla ricerca naturale del mondo industriale verso aree con costo del lavoro basso, ma nella maggior parte, legata ad un processo di rivisitazione sostanziale delle filiere merceologiche e di quelle logistiche.

Quindi è cambiata, e continua a modificarsi, la logica con cui si insediano le attività produttive. Sono rimaste invece fisse le aree, gli ambiti dei consumi: oltre il 70% dei consumi non solo avviene nelle medie e grandi realtà urbane, ma, in modo consolidato avviene sempre nelle stesse realtà.

Ho voluto soffermarmi su questa complessa tematica legata al rapporto tra produzione e consumi proprio perché la infrastrutturazione del territorio rappresenta il comune denominatore e, al tempo stesso, l'algoritmo risolutore per la crescita e lo sviluppo dell'intero comparto.

I nodi intermodali, gli interporti, le piastre logistiche diventano così momenti delicati non solo di ogni singola filiera merceologica ma, addirittura, assumono una funzione delicata nel controllo delle varie fasi che caratterizzano la legittimità dei processi di scambio e di mercato sia a livello locale, sia a livello nazionale, sia a livello internazionale. Questo ruolo, questa funzione fa sì che l'interporto, il nodo intermodale diventi una tessera di un tessuto connettivo che, se ben gestito, amplifica la sicurezza gestionale dei processi che caratterizzano la logistica.

L'interporto, in realtà, diventa sempre più un riferimento chiave per anticipare evoluzioni di mercato, per denunciare forme scorrette di merca-

to. In fondo leggendo le supply chain di determinate filiere l'interporto è, a scala territoriale, l'ambito più utile per prevenire distorsioni nella gestione della crescita e dello sviluppo.

Per questi aspetti, ed in considerazione degli orientamenti internazionali sulla sicurezza, come risposta alle esigenze della piccola e grande distribuzione in termini di controllo della filiera, ma anche rapidità, regolarità ed affidabilità, il libro effettua una analisi del sistema intermodale in Italia, considerando anche il contesto europeo relativo alle infrastrutture per il trasporto merci, ed offrendo spunti per la creazione di un sistema di organizzazione e gestione della sicurezza – intesa sia come safety che security – che ottimizzi il lavoro di tutti gli attori coinvolti, riducendo tempi e costi, preservando le condizioni di sicurezza, in ogni comparto.

Questa analisi effettuata con attenzione dall'autore è anche segno di una consolidata esperienza diretta nel settore, ed offre una concreta opportunità di comprendere le problematiche di sicurezza collegate a temi di gestione ma anche di valorizzazione dei strumenti e delle risorse.

In tale prospettiva, il tema della sicurezza assume particolare rilevanza e attualità. Infatti, l'impulso dato dalla nostra politica per la realizzazione e modernizzazione delle Infrastrutture e dei Trasporti passa attraverso nuove applicazioni tecnologiche, un quadro normativo coerente, un'organizzazione dedicata all'ottimizzazione della spesa e i requisiti di sicurezza che pongono l'uomo, bene primario e fondamentale, sempre al primo posto.

Introduzione

Nel generale spostamento di persone e cose, le strategie di sviluppo e di azione sono oggi sostanzialmente modificate. Sono infatti sempre più coinvolti sistemi operativi, più o meno complessi, e sono state introdotte nuove tecnologie operative di supporto. Su questa premessa, nel settore intermodale ed in ognuno dei suoi comparti, deve quindi emergere la consapevolezza di *come lo scenario* stia evolvendosi, ma anche di *come l'azienda* stessa, con le sue relazioni fondamentali di scambio, si pone all'interno di questo sistema.

La comprensione di questi concetti, unitamente alla risoluzione dei conflitti nelle aree di interesse tra i diversi soggetti coinvolti, consente di effettuare una analisi valutativa e quindi predisporre interventi *performanti*, basati sui "fondamentali" del management aziendale, ed avvalendosi della combinazione degli elementi di intelligence combinati alle norme di security.

L'analisi si riferisce quindi al sistema delle infrastrutture legate al trasporto merci in generale, ed al comparto intermodale in particolare, con dati e documenti tratti da *fonti aperte*¹. Inizia da un breve iter storico degli eventi fondamentali che hanno poi dato corso allo sviluppo del commercio utilizzando le "vie naturali" disponibili. Traccia una analisi dei settori e delle infrastrutture coinvolte nello sviluppo del sistema intermodale, in modo sintetico, e cerca di far emergere le vulnerabilità che hanno portato negli anni, all'adozione di procedure restrittive sia per quanto riguarda la

1. Nella raccolta dei testi sono stati effettuati studi e ricerche su tutte le fonti aperte disponibili. Altre informazioni riportate sono state reperite dall'autore nella partecipazione, come auditore e come relatore, in molti convegni e seminari sul tema. Un notevole contributo viene dal mondo universitario sempre impegnato nella ricerca e nello studio, da dove l'autore ha personalmente consultato molte tesi redatte su argomenti inerenti il tema del libro. Il libro contiene inoltre tutta una parte estratta dalla esperienza diretta dell'autore nello svolgimento della propria professione di Senior Security Manager.

safety che la *security*, ed offre elementi utili per inquadrare lo stato di fatto della sicurezza nel settore in Italia (nel contesto dell'UE) ed in campo internazionale.

Il testo intende quindi evidenziare gli elementi necessari alla predisposizione del *Programma di Sicurezza* e le relative *Procedure*, con un esame della *esposizione ai grandi rischi* ed al conseguente sistema di *Protezione preventiva* ed all'impostazione di un adeguato *Piano di Sicurezza*, dimostrando la validità dello sviluppo e l'uso del relativo *Programma di Formazione del Personale* come elemento fondamentale di interpretazione ed applicazione di ogni misura di contenimento e contrasto.

Vuole essere un supporto di formazione adottando un metodo di critica rivolta alla logica, ancora troppo reattiva, dei tradizionali sistemi di *security*, che sminuiscono l'opera di intelligence e quindi di prevenzione, nei confronti di atti ostili, particolarmente quelli ad opera della criminalità e dei terroristi, e l'insoddisfacente livello di formazione, direzione, coordinamento e controllo oggi diffuso nell'intero settore.

Il lettore troverà nel testo una indicazione su come strutturare, pianificare ed organizzare il Sistema di Sicurezza aziendale, attraverso un Programma di Sicurezza adeguato, la sua implementazione, e la preparazione, attuazione e controllo di un Piano di Sicurezza coerente al Sistema ed adeguato al problema, visto nel suo contesto.

Una spinta ad affrontare questo tema, è generata anche da una banale constatazione: il crescente quantitativo di merci spedite, e circolanti, su un conseguente numero di mezzi, aerei, treni, navi e veicoli commerciali circolanti, nelle rotte di destinazione, sulle strade e sulle autostrade, con i conseguenti problemi di sicurezza e disagi legati alla logistica ed alla mobilità stessa.

Un altro aspetto incoraggiante in questa analisi, scaturisce dalla opportunità di aver potuto approfondire personalmente l'argomento in qualità di *security manager* di multinazionali operanti nel settore delle spedizioni merci e quindi operanti nei terminal aziendali e territoriali (*inland terminals*, interporti e *distriparks*, appunto), unitamente alla crescente richiesta delle certificazioni internazionali sulle tematiche di *security*, ed a quelle legate all'ambiente e alla sentita necessità dei nostri sistemi economico-territoriali, di incrementare ulteriormente le proprie condizioni di benessere, e quello delle aziende, in termini di efficienza ed efficacia del servizio offerto.

Emergerà come il settore racchiuda in se due aspetti fondamentali: da un lato gli aspetti negativi generati dai flussi commerciali, dall'altro la possibilità, con questi, di una crescente opportunità di sviluppo.

Questi aspetti, il più delle volte, sembrano essere difficilmente conciliabili. Per questo, nel libro, ho analizzato le strutture intermodali considerandole come fattori “stabilizzanti” dell’intero sistema trasportistico dell’area in cui insistono: infrastrutture che, al tempo stesso, possono contribuire alla mitigazione dei timori e allo sviluppo dell’economia, con il rispetto ambientale, nella sua totalità di fattori, con una vocazione forte di crescita e sviluppo.

In un recente convegno sulla sicurezza logistica², è stata condivisa una analisi da cui emerge che le aziende hanno ancora difficoltà a raggiungere comuni obiettivi di sicurezza per tre aspetti fondamentali:

- La necessità di adeguarsi alle strutture di terzi e/o a procedure comuni;
- Conformarsi al controllo degli accessi pedonali/carrai;
- La disponibilità di dedicare particolari risorse al settore;

tali problematiche ormai comuni, e tipiche di strutture come gli interporti, sono superabili attraverso l’utilizzo di supporti tecnologici integrati che oggi portano verso un Nuovo Modello di Sicurezza dove è reso possibile l’utilizzo di protezioni fisiche di separazione, e l’uso di Centrali Remote di Monitoraggio nelle ore diurne e notturne. Ma la tecnologia da sola non basta. Per creare un Modello di Sicurezza che funzioni realmente servono servizi come: la formazione manageriale sulla sicurezza, l’addestramento degli addetti in ogni comparto, l’implementazione di idonee procedure di security, le simulazioni reali delle procedure in uso, la verifica e manutenzione delle tecnologie con una gestione dei sistemi h24.

Insomma un modello articolato ed integrato di sicurezza, che ai fini della sua comprensione e trattazione specifica è *un concetto globale*, considerato quindi nelle due categorie separate e distinte di cui si compone.

La distinzione tra *safety* e *security*³ ormai è ben evidenziata e di conoscenza comune, al punto che tutti aspetti della *security* oggi debbono integrarsi e rapportarsi con le regole della *safety* senza interferire, ma anzi rafforzandone con il rispetto, il valore.

2. Tratto da *Convegno Nazionale sulla Sicurezza Logistica*, svoltosi presso il Polo Tecnologico della sicurezza a Roma 15/05/2008: “La sicurezza delle merci dalla produzione alla consegna: aumentare i margini diminuendo i costi” organizzato dal Gruppo DAB. Intervento dell’Ing. Maurizio Grasso, direttore commerciale Dab Sistemi Integrati, “Un nuovo modello di sicurezza per la logistica”.

3. Nel linguaggio anglosassone, vengono definite come *Safety* – L’insieme delle azioni, dei mezzi e delle procedure dedicati alla garanzia e al miglioramento della sicurezza nelle fasi operative e contro danni accidentali. *Security* – L’insieme delle misure e delle risorse sia umane che tecnologiche intese a salvaguardare persone e cose da interferenze dannose ed illecite di qualunque natura.

Questa integrazione, inizialmente non facile, è oggi fondamentale ed indispensabile. Si è cercato negli anni trascorsi di porre maggiore attenzione verso una garanzia di *safety*, ma proprio negli stessi anni, a seguito di numerosi atti terroristici, le Autorità internazionali, alla luce dei fatti e delle conseguenti perdite umane e materiali, hanno proceduto a regolamentare il settore *security* nel settore del trasporto sia per via aerea, in quello via mare e di riflesso in quello del trasporto su gomma, che procede, anche se in forma più lenta, ad adeguarsi dal punto di vista delle regolamentazioni⁴.

4. Nel campo del trasporto merci, con il Decreto legislativo n. 286 del 21/11/2005, sono stati adottati le “disposizioni per il riassetto normativo in materia di liberalizzazione regolata dell’esercizio dell’attività di autotrasportatore”. Pubblicato in Gazzetta Ufficiale n. 6 del 9/01/2006.

Parte prima

Le infrastrutture intermodali

1. Lo scenario economico internazionale e le potenzialità degli scambi commerciali, di Antonello Colosimo

Dopo molti anni di forte crescita del prodotto mondiale, e un lieve rallentamento nel 2007 dovuto alla crisi dei mutui subprime negli Usa, nel 2008 la situazione economica mondiale è nettamente peggiorata e per l'anno in corso¹ prevalgono forti elementi di incertezza.

Inoltre, mentre nel 2006 e nei primi sei mesi del 2007 la crescita era stata diffusa e generalizzata, nell'ultimo anno si è mantenuta abbastanza forte nelle aree emergenti, ma nei paesi avanzati ha mostrato segni di decelerazione, sempre più intensi con il passare dei mesi e combinati con una ripresa dell'inflazione.

Il rallentamento degli scambi di beni e servizi è stato più marcato di quello della produzione, a causa dell'aumento dei costi di trasporto (in parte dovuto al forte rincaro del petrolio, raddoppiato in un anno, che ha raggiunto picchi di circa 140 dollari al barile verso giugno), e del trasferimento di potere d'acquisto dai paesi sviluppati ai paesi produttori di materie prime, caratterizzati da una più limitata propensione all'importazione.

Il quadro che le imprese italiane si trovano oggi davanti pertanto, non è roseo: l'economia mondiale sta attraversando una forte crisi, la zona che è cresciuta di più è l'Asia, relegando a ruoli comprimari i paesi europei; i paesi produttori di materie prime si sono espansi a tassi elevati ma, ad esempio in Medio Oriente, le quantità esportate sono diminuite, anche come conseguenza dei rialzi dei prezzi; i prezzi delle materie oscillano, insomma c'è una forte incertezza generalizzata.

1. Il riferimento è relativo al 2009, anno di pubblicazione del libro.

La concorrenza è sempre più forte e gli spazi sempre più limitati. Il punto è comprendere se ci sono ancora opportunità di espansione per le imprese esportatrici italiane, e se sì, individuare in quali paesi e in quali settori. E ancora, le imprese italiane sono oggi in grado di cogliere queste eventuali opportunità sui mercati esteri o devono necessariamente scegliere forme di internazionalizzazione più evolute?

La prima cosa da verificare è quali paesi e quali settori crescono più della media mondiale. Tutte le analisi esistenti concordano sullo “spostamento a est” del fulcro degli scambi mondiali e delle attività produttive. Nonostante la diminuzione di peso del Giappone negli ultimi anni, l’Asia contribuisce ormai a un terzo del commercio mondiale di beni: contribuiva a meno di un quinto venticinque anni fa. La Cina, in particolare, è diventata il secondo esportatore mondiale di beni e il terzo importatore: la quota di importazioni della Cina sulle materie prime, ad esempio, è passata da meno dell’1% del 1985 a più del 6% del 2007.

Le “locomotive” della crescita del commercio mondiale sono i paesi emergenti, che, salvo rari casi, non sono fra i principali mercati di sbocco delle imprese italiane. In questi paesi, cresciuti a tassi a volte doppi rispetto alla media mondiale, si è avuto anche un forte aumento del reddito pro capite: in Cina è raddoppiato negli ultimi dieci anni, in Russia è cresciuto del 120%, nei paesi dell’Europa Orientale e del Golfo di circa il 90%. Con l’incremento del reddito pro capite è salita la domanda di importazioni e spesso si è modificata la tipologia di beni consumati.

La specializzazione geografica dell’Italia – dovuta principalmente al fatto che le imprese sono caratterizzate da una dimensione nettamente inferiore alla media europea, cosicché è sicuramente più facile esportare e/o trasferire alcune fasi produttive sui mercati vicini – ha storicamente penalizzato le nostre aziende, che esportano (e delocalizzano) in paesi ed aree a bassa crescita della domanda, come l’Europa a 27.

Tuttavia, nel 2008, le esportazioni italiane sono cresciute in valore a tassi superiori al 20% verso la Russia, diventata in breve l’ottavo mercato di destinazione; il Nord Africa; il Medio Oriente; l’Asia centro-meridionale; l’America Latina. Tra giugno 2007 e giugno 2008 le esportazioni italiane sono aumentate di oltre il 28% verso i paesi Opec, del 27% in Russia, del 24% negli altri paesi europei.

Diversa è la situazione verso gli Stati Uniti, un mercato dove l’Italia esporta quasi il 7% dei propri prodotti. Su quel versante abbiamo fatto i conti con la crisi del mercato mobiliare e finanziario, che ha colpito gli

Usa più di altri paesi ed aree e con la forza dell'euro (che ha raggiunto addirittura un minimo di 1,40²).

Se è vero che l'euro così alto ha mitigato l'effetto dell'aumento dei prezzi delle materie prime, è anche vero che ha peggiorato la competitività delle esportazioni italiane, che in effetti nell'ultimo anno (giugno 2008 su giugno 2007) sul mercato americano sono scese di oltre il 3% (3,4%).

Come conseguenza di queste evoluzioni, la geografia delle esportazioni italiane ha iniziato a cambiare e si è orientata maggiormente verso le aree emergenti, in particolare quelle più vicine, e verso i paesi produttori di materie prime, allontanandosi dai principali mercati sviluppati, come Stati Uniti ed Unione europea. Nel far questo, le esportazioni italiane hanno accentuato la propria diversità dalla media europea e hanno dimostrato una maggiore flessibilità rispetto all'evoluzione della domanda mondiale. Gli imprenditori italiani si sono dimostrati abili nello sfruttare le – poche – opportunità di crescita.

L'andamento dell'euro non influenza le esportazioni italiane nello stesso modo. Le imprese più penalizzate sono quelle che hanno minori risparmi nelle importazioni ed esportano su mercati e settori dove i concorrenti principali usano il dollaro o valute ad esso collegate. Inoltre, non tutti i settori crescono agli stessi tassi. Ancora una volta si deve notare che i settori la cui domanda mondiale è cresciuta più della media nell'ultimo decennio – le alte tecnologie, la chimica, la farmaceutica – non sono di specializzazione italiana. L'elevato peso dei settori tradizionali – tessile, abbigliamento, cuoio e calzature, mobili – nella nostra struttura produttiva (due volte quello medio delle Ue, tre volte quello della Germania e della Francia), la cui domanda mondiale è cresciuta molto meno della media, si riflette in una maggiore esposizione alla concorrenza da parte dei paesi in via di sviluppo con manodopera a basso costo. Tuttavia, la ripresa delle esportazioni italiane nel 2007 sembrava aver beneficiato proprio alcuni di questi settori, così come la precedente perdita di quote aveva riguardato quelli meno esposti alla concorrenza internazionale dei paesi a basso costo del lavoro.

È importante mettere in evidenza come gli andamenti aggregati nascondano una forte eterogeneità nei comportamenti delle imprese, molte delle quali negli ultimi anni hanno intrapreso radicali politiche di ristrutturazione, in corso sia nei settori manifatturieri tradizionali, che in quelli più avanzati, come la meccanica strumentale. Una ristrutturazio-

2. La situazione attuale – 10 gennaio 2009 – è decisamente anomala con la Sterlina inglese pari al valore dell'euro.