

# Imprese e competitività nell'area mediterranea

CARLA CANALI\*

MARIA ANGELA PUGLISI\*\*

## IL PARTENARIATO EURO-MEDITERRANEO E LA CREAZIONE DELL'AREA DI LIBERO SCAMBIO

Una dei temi maggiormente dibattuti fra coloro che si occupano dell'evolversi dell'attuale situazione economica, in senso lato, e delle sue ricadute sulle imprese e sui movimenti di persone e di merci è strettamente connesso alle implicazioni economiche di quella che dal 1995 a tutt'oggi è una delle principali opzioni di policy dell'Unione Europea, vale a dire il "Processo di Barcellona: Unione per il Mediterraneo".

È proprio infatti nell'ambito della Conferenza di Barcellona del 1995, con la Dichiarazione sottoscritta dai 15 Paesi della Unione Europea, dagli 11 Paesi della sponda Sud del Mediterraneo e dall'Autorità Nazionale Palestinese<sup>1</sup>, che vennero fissati i principali obiettivi di quello che prese il nome di partenariato euro-mediterraneo, a cui, nella stessa sede, venne affidato il compito di operare per raggiungere la cooperazione economico-finanziaria fra i tanti Paesi interessati.

---

\* Professore ordinario – Dipartimento di Economia, Università degli Studi di Parma.

\*\* Ricercatore confermato – Dipartimento di Economia, Università degli Studi di Parma.

<sup>1</sup> Tra i Paesi firmatari della Dichiarazione venne inclusa anche la Giordania ma venne esclusa la Libia, sottoposta alle sanzioni delle Nazioni Unite. Quest'ultima, per iniziativa italiana, venne ammessa in qualità di membro osservatore alla Conferenza di Stoccarda del 1999.

Tale dimensione economica si regge su tre pilastri ritenuti, dai paesi firmatari dell'accordo, di fondamentale importanza.

Il primo si pone l'obiettivo di creare un'area comune di pace e di stabilità mediante un miglioramento del dialogo politico fra gli Stati e delle condizioni di sicurezza delle popolazioni; il secondo si propone di favorire le condizioni per la crescita<sup>2</sup> attraverso l'instaurazione entro il 2010 di un'Area di Libero Scambio, la cui ampiezza è stata estesa dai beni industriali ai servizi, nonché al diritto di stabilimento e ai prodotti dell'agricoltura e della pesca; il terzo intende promuovere il dialogo tra culture e gli scambi a livello umano, scientifico e tecnologico al fine di avvicinare i popoli, favorire la comprensione, migliorare la percezione reciproca.

Gli interventi previsti per il raggiungimento di tali obiettivi sono stati sostenuti finanziariamente dal 1995 al 2007, dal programma Comunitario MEDA (Fondi MEDA I e MEDA II ) ritenuto, in quel lasso di tempo, il principale strumento di assistenza tecnica e finanziaria dell'Unione Europea per l'attuazione del partenariato. Tale programma finanziario aveva una duplice vocazione sia bilaterale che regionale. A livello bilaterale l'assistenza si esplicava nel quadro degli accordi di associazione, conclusi dalla UE con i singoli Stati, al fine di dare priorità non solo al sostegno del loro sviluppo economico (migliorando le condizioni di competitività) ma anche al consolidamento degli equilibri socio-economici (con l'adozione di misure idonee nell'ambito delle politiche sociali).

A livello regionale e multilaterale il Programma sosteneva la politica di cooperazione regionale volta a promuovere una integrazione più stretta tra i 27 partner, rafforzando gli effetti della cooperazione bilaterale, potenziando la cooperazione sud-sud ed affrontando problematiche di dimensione transnazionale.

Tutti i programmi avviati, sin qui citati, si sono ulteriormente rafforzati in seno alla VI Conferenza Ministeriale Euro-Mediterranea, svoltasi a Napoli il 2-3- Dicembre 2003, a cui hanno preso parte i Ministri degli Esteri della UE allargata e dei Paesi Terzi Mediterranei che avevano già partecipato al Processo di Barcellona.

Dopo due anni nell'ambito del vertice tenutosi a Barcellona il 27-28 novembre 2005 in occasione del decimo anniversario della omonima Dichiarazione di Barcellona, sono stati segnati ulteriori passi avanti nelle relazioni tra la UE e i paesi Mediterranei. È stato infatti raggiunto un accordo su un ambizioso programma di lavoro quinquennale in materia di sicurezza, politica, economia, educazione, migrazione. È stata anche ribadita la creazione entro il 2010 della zona franca mediante l'attuazione di una "road map" per la liberalizzazione progressiva degli scambi nei settori agricolo e dei servizi e la promozione del libero scambio tra i partner mediterranei.

---

<sup>2</sup> Agevolati dall'introduzione di nuovi strumenti finanziari, maggior innovazione tecnologica, oltre che scambio di *best practices* e armonizzazione legale.

Resta quindi ben salda, anche in questa occasione di confronto, la convinzione (come si avrà modo di constatare nelle pagine successive) che la liberalizzazione progressiva ed equilibrata degli scambi resti un fattore fondamentale al fine di agevolare la crescita economica, attirare nuovi investimenti produttivi e creare nuovi posti di lavoro.

Tale posizione è stata affiancata, e quindi ulteriormente rafforzata, anche dalla politica europea di vicinato e dai piani d'azione nazionali nell'ambito della Unione Europea che hanno puntato a migliorare la stabilità, la sicurezza e il benessere economico non solo di se stessi ma anche dei paesi limitrofi (mediterranei) creando, con questi ultimi, stretti legami al fine di colmare il divario economico e strutturale esistente.

A tal fine dal 2007 il programma MEDA, che si era occupato di finanziare i programmi, è stato sostituito dallo strumento europeo di vicinato e partenariato a cui è stato affidato il compito di assicurare non solo consistenti finanziamenti ma anche una preziosa assistenza in grado di promuovere e seguire le riforme nei paesi mediterranei.

Nonostante i buoni propositi e le azioni intraprese però è bene sottolineare che oggi, alla vigilia del 2010, tutto quanto sin qui intrapreso non solo non è servito a raggiungere a pieno i fini ipotizzati ma soprattutto non ha permesso di risolvere gli innumerevoli problemi insiti in tali accordi.

Le politiche di partenariato euro-mediterraneo e l'utilizzazione dei fondi (Meda 1, 2 e successivi) non hanno infatti prodotto i risultati attesi. Non hanno, in altre parole, preparato in modo adeguato<sup>3</sup> le condizioni affinché l'istituzione, nei tempi stabiliti, della "zona franca" nel Mediterraneo si tramuti in un valido strumento per la creazione di un'area di prosperità condivisa.

Ciò però non significa che il progetto non sia valido e che si intenda abbandonarlo. Tutt'altro: esso è ancora tra le priorità economico-politiche in seno all'Unione Europea che punta in tempi brevi alla sua realizzazione.

Vale quindi la pena fare alcune considerazioni in merito e cercare nuovi spunti di approfondimento in grado stimolare studi e ricerche sul rapporto tra liberi scambi commerciali, industrie (con particolare attenzione alle piccole e medie industrie) e trasporti nell'area del Mediterraneo, al fine di supportare l'azione politica in atto.

Innanzitutto è bene sottolineare che, senza dubbio, tra i compiti che la comunità internazionale si è proposta di attuare la creazione dell'Area di Libero Scambio è l'obiettivo più difficile da realizzare ma anche il più significativo. Se realizzata infatti nei tempi e nelle modalità presentate, le sue implicazioni, potrebbero avere, nei prossimi decenni, ripercussioni molto positive non solo sull'economia ma anche sulla struttura stessa delle imprese e sull'evoluzione delle infrastrutture di trasporto, con particolare riferimento ai trasporti marittimi e all'intermodalità.

---

<sup>3</sup> Forse a causa della impreparazione dei paesi del bacino euro-afro-asiatico ad affrontare le opportunità e i rischi che presenta il progetto.

Ciò ha oggi, in presenza di una crisi economica mondiale, un significato ancor più importante. Non è infatti prevedibile quale ricaduta avrà questo periodo di recessione sul commercio internazionale né quanto meno chi, quando e con che mezzi riuscirà a superare l'attuale congiuntura negativa, per contro la creazione di uno "strumento economico" di questo tipo potrebbe da solo costituire un valido aiuto per le imprese che commerciano i loro prodotti nell'area mediterranea.

Vale la pena osservare infatti che, fra i possibili schemi di integrazione economica in uso a livello internazionale<sup>4</sup> la cosiddetta Area di Libero Scambio (*Free trade zone*)<sup>5</sup> non solo è la più semplice da attuarsi, poiché si fonda sull'esistenza di un *Free Intrascheme trade* fra i Paesi partecipanti, ma è anche la condizione più logica da cui partire, soprattutto quando coinvolge aree in cui svolgono la loro azione Paesi estremamente eterogenei fra loro sia per grado di sviluppo economico che sociale<sup>6</sup>. Fra gli schemi di integrazione economica internazionale, si potrebbero attuare sia l'Unione doganale (ove vige anche una politica commerciale comune) sia il Mercato unico (che beneficia altresì della libertà di circolazione dei fattori della produzione), ma, nel contesto sopra descritto, sono entrambe più complesse da realizzare.

Nonostante gli indubbi vantaggi, come si è già accennato nelle pagine precedenti, l'obiettivo di creare un'area con tali caratteristiche, rappresenta una azione di grande rilievo ma, seppur sostenuto razionalmente da ragioni economiche politiche e culturali insite nella partnership, resta un progetto di non semplice attuazione.

Tali ragioni trovano fondamento in quella che sono state, dagli anni '50 in poi, le tappe del processo di integrazione europea, che si è impegnata, ad inglobare sempre più paesi ed ad allargarsi sempre più verso est indotta dal concetto che la dimensione del mercato conta e genera, per le imprese, importanti effetti di scala. Ne consegue che se la UE si amplia, le imprese avranno accesso a un mercato più vasto. Il passaggio infatti da una Unione Europea a 27 paesi (quella del post-allargamento) a una Partnership Euro-Mediterranea che coinvolgere 39 Paesi e 700 milioni

---

4 Sull'argomento cfr. El Agra, A. M., *The European Union – Economics & Policies*, Sixth Edition, Prentice Hall/Pearson, Herlow, 2001.

5 Più nel dettaglio è bene ricordare che una area di libero scambio si ottiene quando un ben definito gruppo di Paesi attua un accordo commerciale che prevede l'eliminazione di dazi, quote e preferenze tariffali su molti (molto meglio se sulla totalità) dei beni che tra di loro si scambiano restando valida la possibilità di applicare gli stessi ai paesi non membri. Per questo motivo, se le strutture dei vari paesi interessati sono complementari può essere anche considerata come il secondo stadio dell'integrazione economica, se sono invece concorrenziali verrà scelta l'unione doganale. Lo scopo di un'area di libero scambio è quindi di ridurre le barriere allo scambio tanto da far crescere il commercio come risultato della specializzazione economica, della divisione del lavoro e, soprattutto, attraverso la teoria e la pratica del vantaggio comparato.

6 Si pensi, uscendo dal Vecchio Continente, all'esperienza del NAFTA.

di abitanti, rappresenta pertanto una ulteriore evoluzione verso una sempre crescente dimensione del mercato.

Tali affermazioni sono confermate da due concetti fondamentali che hanno permesso il processo di integrazione europea. Ci riferiamo al principio secondo cui «La dimensione del mercato conta»<sup>7</sup> e per questo la nascita della Comunità Europea sin dagli anni '50 è stata immediatamente affiancata dalla creazione della CECA, prima, e del MEC, poi, nella piena consapevolezza che l'unificazione delle economie, permettendo l'accesso a un mercato più ampio, avrebbe reso le imprese europee più efficienti

Un secondo principio<sup>8</sup> considera gli effetti di crescita generati dall'integrazione dei mercati dei fattori, cioè i «cambiamenti del tasso al quale i nuovi fattori di produzione, con particolare attenzione al capitale vengono accumulati, da cui il nome di effetti di accumulazione».

Ancora oggi dopo un ulteriore rafforzamento dei principi ispiratori della UE<sup>9</sup> di cui abbiamo sino ad ora dato conto, nell'ambito del Summit di Parigi ("Processo di Barcellona: Unione per il Mediterraneo", luglio 2008), è essenzialmente il primo concetto al centro dell'attenzione dei paesi partecipanti, come dimostra l'affermazione presente in tutti i documenti ufficiali sia della UE che delle istituzioni a essa collegate secondo cui:

The Euro-Mediterranean partnership was established by the 1995 "Barcelona declaration". One of the key objectives in the relationship is the establishment of a Euro-Mediterranean free trade area.

Le imprese, se non svolgono la loro funzione in modo isolato ma secondo un progetto integrato, sono senza dubbio i motori principali del cambiamento ciò è ancor più valido quando il mercato<sup>10</sup> si amplia notevolmente e presenta caratteristiche di eterogeneità, com'è nel caso della partnership Euro-Mediterranea.

La stessa diffusione geografica delle produzioni manifatturiere e dei servizi con i derivati movimenti di persone e di merci<sup>11</sup> testimonia la cen-

---

7 Cfr. Baldwin, R., Wyplosz, C., *The economics of European Integration*, McGraw-Hill, Maidenhead, 2004.

8 Cfr. Baldwin e Wyplosz [2004].

9 È noto che il Completamento del mercato interno, il c.d. "Obiettivo '92", venne lanciato dal Presidente Delors col Libro Bianco del 1985 e trovò fondamento nell'AUE del 1986. Nell'ampia letteratura esistente sull'argomento, cfr. Cecchini, P., *La sfida del 1992 - Ricerca sul costo della non-Europa*, Milano, Sperlinge-Kupfer, 1988, e Emerson, M., *La nuova economia europea*, Bologna, Il Mulino, 1990.

10 Inteso come area di libero scambio con conseguente *effetto di dimensione o di scala*.

11 Recenti ricerche prevedono un aumento della domanda di movimentazione di container superiore al 75%, con un tasso di incremento medio annuo di circa il 9%. Al riguardo cfr. Ocean Shipping Consultants Ltd, *The European and Mediterranean Containerport Market to 2015*, 2006.

tralità del Mediterraneo e la necessità improcrastinabile che i paesi che si affacciano su questo mare si preparino a fare il salto di qualità indispensabile per poter usufruire delle opportunità offerte dai nuovi e diversi assetti economici mondiali.

#### IMPRESE, TRASPORTI E FATTORI DI COMPETITIVITÀ NELL'AREA MEDITERRANEA

Sino ad ora abbiamo dimostrato come la completa attuazione del processo di integrazione euro-mediterranea potrebbe, almeno in parte, fornire un valido aiuto agli Stati membri nell'affrontare la crescente globalizzazione dell'economia. Bisogna però tenere bene presente che il dinamismo delle trasformazioni e la dimensione dei sistemi economici concorrenti inducono le imprese, se vogliono mantenere la loro competitività, a sviluppare prontamente una buona capacità di innovazione e di investimento.

Le stesse ragioni spingono le imprese a servirsi di un sistema di fornitura di componenti e processi dotati di tecnologie sempre più innovative: anche il sistema di acquisto delle materie prime, dei semilavorati e della componentistica tende di conseguenza ad essere sempre più organizzato secondo le modalità del *global recruitment*<sup>12</sup>.

Ne consegue che le imprese, anche sul fronte degli input di produzione, sono orientate, ad allargare gradualmente nello spazio il loro raggio di azione e quindi anche la domanda di trasporto aumenta progressivamente ed in maniera molto rilevante<sup>13</sup>.

Quest'ultima è senza dubbio incrementata da fenomeni di natura microeconomica, in particolare, dall'organizzazione delle stesse imprese che si sono, negli ultimi 10-15 anni, focalizzate sul *core business*<sup>14</sup> relegando a terzi parti della propria catena produttiva.

L'esito di questa evoluzione interna all'impresa è un rapido processo di disintegrazione verticale della produzione che ha determinato lo sviluppo di una fitta rete di rapporti di fornitura e sub fornitura.

Una organizzazione della produzione di questo tipo necessita non solo di servizi di trasporto superiori in termini quantitativi rispetto alla impresa integrata (che realizza al suo interno la maggior parte dei processi di produzione) ma anche diversi in termini qualitativi.

Nell'ambito dei processi di partenariato euro-mediterraneo i paesi interessati hanno preso piena coscienza dei mutamenti avvenuti in seno alle

---

12 Cfr. Musso, F., *Strategie di internazionalizzazione fra economie distrettuali e filiere estese*, "Sinergie", n. 69, 2006.

13 Cfr. Canali, C., Puglisi M.A., *Tante reti per una rete di trasporti europea*, Azzali Editori, Parma, 2008.

14 Vale a dire sull'aspetto nel quale esse hanno saputo realizzare un vero vantaggio competitivo rispetto alle imprese concorrenti.

imprese ed hanno, di conseguenza, rivolto particolare attenzione alle problematiche in tema di trasporti. L'area territoriale interessata ha indotto a riservare una particolare attenzione al trasporto via mare<sup>15</sup> (e alle infrastrutture portuali) che assume, di conseguenza, un ruolo fondamentale non solo in termini di competitività nel commercio interno ed internazionale, ma anche di sostegno all'attuazione dei programmi relativi all'intermodalità e di conseguenza a quelli di carattere di sostenibilità ambientale.

Per le sue caratteristiche geografiche, la sua storia e, attualmente, la globalizzazione, l'Unione europea continua infatti ad essere strettamente dipendente dal trasporto marittimo: più del 90% degli scambi con l'estero e circa il 43% degli scambi interni dell'Unione Europea si svolgono via mare; in totale, ogni anno oltre 1 miliardo di tonnellate di merci viene caricato o scaricato nei porti comunitari.

Le compagnie marittime appartenenti a cittadini dell'Unione Europea controllano un terzo della flotta mondiale, e circa il 40% dei prodotti commerciati dall'UE è trasportato su navi controllate da imprese partecipate da soggetti originari dell'Unione. Il settore del trasporto marittimo – compresi anche la cantieristica navale, i porti, la pesca e le industrie e i servizi ad essa collegati – impiega circa 2,5 milioni di persone nell'Unione europea.

Da un punto di vista strettamente infrastrutturale è stata data priorità alla necessità di predisporre con i paesi membri del mediterraneo piani per le infrastrutture più importanti assicurandone l'interconnessione con le reti transeuropee. I progetti inoltre privilegiano le “autostrade del mare”<sup>16</sup>, lo “short sea shipping” e il trasporto multimodale<sup>17</sup> con le piattaforme multimodali che assicurano i collegamenti tra porti, aeroporti ed aree circostanti.

Lo stesso processo prevede di riservare largo spazio anche allo sviluppo e al miglioramento delle tecnologie dell'informazione e delle telecomunicazioni e all'impegno per il rispetto delle norme del diritto marittimo internazionale<sup>18</sup>.

---

15 In termini di volume il trasporto marittimo è dominante nello scambio di merci tra l'area MEDA e la UE essendo quest'ultima il maggior partner commerciale marittimo per diversi paesi mediterranei soprattutto nella regione del Maghreb. Esso inoltre è in costante aumento negli ultimi anni anche per quel che riguarda il trasporto passeggeri in particolare nel settore turistico.

16 La cui attuazione è fortemente vincolata alla possibilità di: eliminare i colli di bottiglia esistenti nei porti che ostacolano il passaggio dal trasporto marittimo a quello terrestre e viceversa; incrementare le infrastrutture fisiche ed informatiche dei porti; eliminare o almeno snellire i vincoli procedurali e burocratici connessi alla partenza e all'arrivo delle navi nonché l'imbarco e lo sbarco delle merci.

17 Con la funzione preponderante del trasporto marittimo.

18 Con particolare riguardo alla libera prestazione di servizi nel settore dei trasporti internazionali ed il libero accesso ai carichi internazionali.

Ulteriori ed importanti passi avanti potranno essere fatti soprattutto disponendo di finanziamenti adeguati e procedendo ad accordi multilaterali in grado di unificare la legislazione internazionale riguardante il commercio, la navigazione e le dogane.

Questa è una opportunità molto importante per tutti gli Stati che si affacciano sul Mediterraneo, in particolare per il nostro Paese<sup>19</sup>, che potrebbe recuperare “credibilità” in un settore che per anni ha tollerato la supremazia dei sistemi portuali nord-europei<sup>20</sup>.

Questa convinzione è ulteriormente supportata dall'attuale stato delle relazioni economiche euro-mediterranee, solide e in continua via di evoluzione, e da alcuni dati e fatti che si possono considerare fondamentali per la realizzazione dei programmi predisposti. Tra i tanti ricordiamo:

- la Dichiarazione congiunta di Parigi che sottolinea come il “Processo di Barcellona” rappresenti una partnership di 39 governi e oltre 700 milioni di persone;
- i dati sull'interscambio commerciale Euro-Mediterraneo che testimoniano come le esportazioni totali verso la UE siano cresciute dall'inizio del 2000 al tasso medio annuo del 10%, mentre nello stesso periodo le importazioni dalla UE, del 4%. Tali percentuali in valori assoluti corrispondono a un export pari a 67 miliardi di € e a un import pari a 60 miliardi di €;
- il Medio Oriente e il Nord Africa – insieme al resto d'Europa, (i non UE inclusi la Russia e gli altri paesi della CIS) fanno parte dei cosiddetti “Paesi vicini”. I dati più significativi di queste due realtà da considerare sono relativi alla popolazione (la UE-27 ha il 7,6% della popolazione mondiale, mentre i vicini il 10,9%) e al PIL (Nel 2005 la UE-27 possedeva il 20,4% del PIL mondiale in Ppa, i vicini l'8,5%; fatto pari a 100 il PIL pro-capite dell'UE-27, nello stesso periodo, il valore per i vicini scendeva al 29,1; infine, in una prospettiva decennale (1998-2007), la crescita della UE-27 è stata del 2,4% (annuo), percentuale che sale al 4,2% nel caso dei Paesi vicini.

Sono molteplici i dati che si potrebbero presentare in questa sede a supporto della tesi sopra esposta. Il succo del discorso però rimarrebbe

---

19 Cfr. CNEL, Dossier conoscitivo ed istruttorio di supporto al documento di osservazioni e proposte su “La competitività della portualità italiana”, 2006.

20 L'area dei paesi MEDA comprende 58 grandi porti commerciali, di cui 17 in Turchia, 8 in Algeria, 8 in Marocco ed uno ciascuno in Libano e Giordania. I tre maggiori porti in termini di tonnellaggio sono Bethioua (Algeria), Izmir (Turchia) ed Alessandria (Egitto). Anche i maggiori porti europei del Mediterraneo hanno visto un forte incremento dei traffici senza dubbio superiore a quelli del Nord Europa per merito dei prezzi convenienti, dei tempi rapidi, dei servizi garantiti e delle frequenze di approdi.

sempre lo stesso. Vale a dire: la vitale necessità di creare, nella regione Euro-Mediterranea considerata nel suo insieme, le condizioni valide a promuovere uno sviluppo socio-economico sostenibile.

Le misure quindi da adottare al fine di aumentare le occasioni di lavoro, ridurre la povertà, diminuire il *prosperity gap* fra le due aree e incrementare ovunque il PIL, sono molteplici così come era stato già previsto dal *Five Year Work Programme* ideato e discusso nel 2005 nel corso del già citato Summit di Barcellona per il X anniversario.

Una parte notevole degli interventi decisi in questa sede è stata riservata alle imprese, con particolare attenzione alle piccole medie imprese che, così come avviene in Italia, rappresentano la “spina dorsale” dell’economia europea<sup>21</sup>.

Non mancano certamente eccellenze produttive a tutti i livelli dimensionali, ma in particolare le piccole e medie imprese, sotto pressione a causa dalla gravissima crisi finanziaria in atto dall’estate 2008, soffrono di problemi di competitività, e l’innovazione, indicata quale autentica fonte di crescita, potrebbe essere l’unica strada percorribile per non perdere quote di mercato ed uscire dalla crisi<sup>22</sup>.

A questo punto è legittimo sostenere che agli accordi istituzionali in materia di scambi commerciali debba fare riscontro una programmazione sistemica dell’offerta di trasporto, offerta che dovrebbe adeguarsi, per quanto possibile, alle esigenze economiche, politiche, sociali già richiamate, ricordando, tuttavia, che la creazione di uno spazio comune mediterraneo è perseguibile abbinando ad una programmazione economico-politica di breve una di medio-lungo termine; questo vale particolarmente per le infrastrutture che richiedono tempi lunghi nel passaggio dalla fase programmatica a quella realizzativa<sup>23</sup>.

La Commissione della Comunità Europea, facendosi interprete del problema ha preso, come abbiamo già avuto modo di rendere conto nelle pagine precedenti, diversi provvedimenti in materia ma soprattutto ha tratteggiato le linee programmatiche di intervento da cui emerge che lo scopo della politica comune, relativa al settore, in modo lungimirante, punta alla trasformazione “dei settori del trasporto” in un sistema globale

---

21 Secondo i dati dell’*European Observatory of SMEs*, oltre il 90% delle imprese ha meno di 10 addetti. Queste appartengono alla classe che la UE definisce “micro imprese” o “imprese di piccolissime dimensioni”.

22 Ciò è testimoniato, sia a livello micro che macroeconomico, dal «Rapporto Sapir», presentato nel 2002-2003 da R. Prodi, Presidente in quegli anni della Commissione Europea: *An Agenda for a Growing Europe* [European Commission, 2003], all’indomani della grande rivoluzione tecnologica imperniata sulle ICT, alla vigilia dell’allargamento della UE verso Est (con il relativo ampliamento del mercato da 15 a 27 Paesi e da 360 a quasi 500 milioni di abitanti), agli inizi della «Strategia di Lisbona» volta alla modernizzazione dell’economia e della società europea, alla creazione di un’area di libero scambio.

23 Al riguardo cfr. [www.uniontrasporti.camcom.it](http://www.uniontrasporti.camcom.it).

e integrato<sup>24</sup>. Secondo tale politica inoltre le risorse economiche, scarse per definizione, dovranno essere impiegate in modo razionale per migliorare il livello di efficienza dei servizi erogati ed infine il futuro sistema dei trasporti dovrà essere considerato alla stregua di uno strumento a supporto della mobilità sostenibile.

Questa visione non è però perseguibile se non si è coscienti di dover affrontare una serie di vincoli/condizioni essenziali affinché i traffici possano essere di interesse per gli operatori economici. Ci riferiamo in modo particolare, per proporre alcuni esempi, alla *Security*, all'*ICT*, all'armonizzazione del quadro normativo di riferimento, agli adeguamenti tecnologici nei terminals e a tutti gli interventi infrastrutturali in grado di migliorare la rete di trasporti e della logistica<sup>25</sup>.

Me, se è pur vero che senza infrastrutture non si può pensare di realizzare una rete di trasporto, è anche vero che una reale rete euro-mediterranea di trasporto non può essere pensata solo in termini infrastrutturali: è necessario infatti un approccio multidisciplinare che, a partire dalle diverse realtà esistenti, pianifichi un articolato processo composto di interventi diversi ed integrati<sup>26</sup>.

Le infrastrutture, ed in particolare quelle afferenti al settore dei trasporti, sono da decenni oggetto di un dibattito che coinvolge la maggior parte dei Paesi dell'Unione Europea e che, da ultimo, ha visto la stessa Commissione Europea porsi il problema di come rilanciare il processo di crescita dell'intera area comunitaria e di come perseguire l'obiettivo rafforzando le forme di partenariato pubblico-privato. Ciò tenendo conto del fatto che a livello europeo il settore dei trasporti rappresenta il 7% circa del PIL e il 5% dei posti di lavoro. Di conseguenza deve essere considerata un'industria importante che apporta un contributo fondamentale al funzionamento dell'intera economia europea.

Non solo. I temi riguardanti le infrastrutture, i trasporti e conseguentemente la logistica sono strettamente interdipendenti con l'evoluzione del processo d'integrazione europea.

Le linee guida sono contenute nel Libro Bianco (2001) *La politica comune dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte* in cui nel "riesame inter-

---

24 A tal fine poiché la modalità marittima con i relativi porti rivestono (e si spera possano rivestire in futuro) un ruolo incisivo sulla mobilità (in particolare delle merci) e possano innescare una circolo virtuoso al fine di agevolare lo sviluppo della rete euro-mediterranea di trasporto sono state identificate ad esempio delle tratte marittime (autostrade del mare) capaci di collegare in maniera efficace ed efficiente gli Stati che si affacciano sul Mediterraneo e, in particolare, di connettersi ai corridoi terrestri.

25 Cfr. Confetra, Centro Studi, *Analisi strutturale delle imprese nel settore dei servizi logistici e di trasporto*, 2006, e Confindustria, *Logistica per crescere: proposte, analisi ed approfondimenti*, 2006.

26 Cfr. Uniontrasporti, 2° Laboratorio Euro-mediterraneo, Milano, 2004.

medio” del giugno 2006 si sottolinea che<sup>27</sup> il contesto generale della politica comunitaria dei trasporti è cambiato in funzione, prevalentemente, di tre circostanze:

1. l’allargamento della UE, che ha acquisito una dimensione continentale. L’estensione dei principali assi della rete transeuropea dei trasporti crea infatti corridoi intermodali in cui sia il trasporto ferroviario che per via navigabile svolgono una funzione molto importante;
2. i cambiamenti intervenuti nel settore dei trasporti determinati dal processo di consolidamento, soprattutto nel settore marittimo, e dall’introduzione, nel mercato interno, di un clima di concorrenza sia nell’autotrasporto internazionale che, in misura crescente, in quello ferroviario;
3. l’upgrading tecnologico continuo dell’industria dei trasporti il cui sviluppo futuro dipende in misura determinante, così come avviene in qualsiasi settore produttivo, dalla ricerca e dall’innovazione.

I dati economici presentati nel corso del “riesame intermedio” presupponavano un andamento crescente, seppur contenuto rispetto agli anni passati, dell’economia e delineando un quadro ottimistico della situazione economica. Tale quadro imponeva di conseguenza interventi e considerazioni in vista dell’inevitabile incremento dei flussi di movimentazione di merci e persone.

L’attuale recessione economica a livello mondiale, con la relativa riduzione della produzione industriale e della contrazione dei consumi stimola, per contro, una seria riflessione anche sui temi riguardanti la programmazione politica ed infrastrutturale dei trasporti finora presi a riferimento.

La contrazione dei consumi interni, la diminuzione del PIL dei paesi industrializzati (e la controtendenza dei Paesi emergenti), la diminuzione del prezzo del petrolio e l’eventuale ricorso a politiche commerciali limitative<sup>28</sup> potrebbero ridisegnare infatti lo scenario mondiale dei flussi di traffico.

---

<sup>27</sup> Nonostante gli obiettivi restino invariati nel corso del tempo.

<sup>28</sup> È bene ricordare che in nei momenti di crisi economica mondiale il “germe” del protezionismo può facilmente contaminare le azioni di governo. Per contrastare la recessione infatti non c’è nulla di più deleterio che combattere il crollo della domanda con l’introduzione di barriere agli scambi internazionali. Nonostante gli impegni solenni presi dai Capi di Stato durante il G8 dell’Aquila per combattere ogni forma di protezionismo strisciante, sembra improbabile che i propositi saranno mantenuti. Alcuni esempi tra i tanti a testimoniare questa convinzione: Il protezionismo ambientalista introdotto dagli Stati Uniti con una “carbon tax” sulle importazioni dai paesi altamente inquinanti (es. Cina), tentativi di misure per contrastare la concorrenza cinese sui settori industriali più esposti (tessile, abbigliamento calzaturiero...), interventi sull’industria automobilistica attuata dal governo francese, con l’imposizione, in cambio di aiuti di Stato, dell’obbligo per le industrie di acquistare componenti solo da produttori francesi e con il divieto di licenziamento di operai francesi a discapito di quelli della Repubblica Ceca ecc.

Ulteriore preoccupazione potrebbe derivare dagli aiuti di Stato stanziati a favore dell'industria automobilistica che, come tali, potrebbero favorire la modalità ed i servizi stradali a discapito delle altre modalità.

Per chi si occupa quindi di economia, con particolare attenzione alla produzione industriale e alla circolazione delle merci, diventerà importante affrontare una seria valutazione di sistema sulle grandi tendenze che caratterizzano l'azione della UE nel settore dei trasporti e sulla loro coerenza con gli attuali sviluppi nel mondo delle imprese, con particolare attenzione ai flussi relativi all'import/export, fra la Ue-27 e i Paesi partecipanti al "Processo di Barcellona", e al flusso di Investimenti Diretti Esteri, sempre fra le due macro-aree; quest'ultimo flusso, in particolare, appare di cruciale importanza al fine di gettare luce sulle tendenze alla riallocazione delle attività produttive all'interno del bacino del Mediterraneo.

Sarà infine molto importante procedere ad una considerazione preliminare degli impatti originati dalla crisi finanziaria sulla produzione industriale e sulla variazioni "comportamentali" della domanda e dell'offerta di trasporto all'interno del bacino del Mediterraneo.

- Baldwin, R., Wyplosz, C., *The economics of European Integration*, McGraw-Hill, Maidenhead, 2004.
- Canali, C., *L'Europa dei trasporti*, Azzali Editori, Parma, 2007.
- Canali, C., Puglisi M.A., *Tante reti per una rete di trasporti europea*, Azzali Editori, Parma, 2008.
- Cecchini, P., *La sfida del 1992 - Ricerca sul costo della non-Europa*, Milano, Sperling-Kupfer, 1988.
- CNEL, *Dossier conoscitivo ed istruttorio di supporto al documento di osservazioni e proposte su "La competitività della portualità italiana"*, 2006.
- Confetra, Centro Studi, *Analisi strutturale delle imprese nel settore dei servizi logistici e di trasporto*, 2006.
- Commissione Europea, *La politica comune dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte*, Ufficio delle pubblicazioni, Lussemburgo 2001.
- Commissione Europea, *Europa, un'agenda per la crescita*, "Rapporto Sapir", Rapporto del gruppo di studio indipendente istituito per iniziativa del Presidente della Commissione Europea, Bologna, Il Mulino, 2004.
- Commissione Europea, *Libro verde sulle applicazioni di navigazione satellitare*, Bruxelles, 2006.
- Confindustria, *Logistica per crescere: proposte, analisi ed approfondimenti*, 2006.
- European Commission, *Green Paper of the Impact of Transport on the Environment*, Bruxelles 1992.
- European Commission *European Competitiveness Report*, Bruxelles, annate varie.
- European Commission, *The Observatory of European SMEs*, Bruxelles, annate varie.
- El Agra, A.M., *The European Union - Economics & Policies*, Sixth Edition, Prentice Hall/Pearson, Herlow, 2001.
- Emerson, M., *La nuova economia europea*, Bologna, Il Mulino, 1990.
- Musso, F., *Strategie di internazionalizzazione fra economie distrettuali e filiere estese*, Sinergie, n. 69, 2006.
- Ocean Shipping Consultants Ltd, *The European and Mediterranean Containerport Market to 2015*, 2006.
- Sapir, A., *Regional Integration in Europe*, in "Economic Journal", vol. 102 (415), pp 1491-1506.
- Sapir, A., *Enlargement and the Competitiveness of European Industry*, Relazione presentata al XVII Convegno Nazionale di Economia e Politica Industriale organizzato dalla rivista "L'Industria", Università di Parma, Settembre 2003, mimeo.
- Sapir, A., *Europe and the global agenda*, in A. Sapir (ed.), *Fragmented Power - Europe and the Global Economy*, Bruxelles, Bruegel Book, 2007.
- Uniontrasporti, *2° Laboratorio Euro-mediterraneo*, Milano 2004.
- [www.uniontrasporti.camcom.it](http://www.uniontrasporti.camcom.it)
- [http://europa.eu/enterprise/enterprise\\_policy/analysis/observatory\\_en.htm](http://europa.eu/enterprise/enterprise_policy/analysis/observatory_en.htm)
- [http://europa.eu/external\\_relations/euromed/index\\_en.htm](http://europa.eu/external_relations/euromed/index_en.htm)