



Lo stato dei trasporti nella regione euro mediterranea

a cura di UNIMED

Unione delle Università del Mediterraneo

RAPPORTO FINALE

Consegnato il 14 Gennaio 2009

UNIMED – Unione delle Università del Mediterraneo

Palazzo Baleani

Corso Vittorio Emanuele II, 244 – 00186 Roma - Italia

Tel. +39 06 68581430 Fax +39 06 89280828

web: www.uni-med.net - E-mail: unimed@uni-med.net

INDICE

A. Introduzione	1
B. Quadro generale	3
C. Lo sviluppo del Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti in relazione ai Sistemi Internazionali ed ai Paesi della riva Sud del Mediterraneo	6
D. Politiche UE nelle prospettive strategiche, la Conferenza di Marrakech.....	9
D.1 La Conferenza di MARRAKECH.....	11
D.2 Il Blue Paper	13
D.3 Final Report HLG: Network for peace and development.....	20
D.4 Regional Transport Action Plan	23
E. Aspetti aggregati di strategie per il superamento delle criticità	25
PARTE I – RACCOLTA INFORMAZIONI STATISTICHE	30
1 CONSISTENZA E CARATTERISTICHE DELLE DOTAZIONI DI INFRASTRUTTURE DELLA REGIONE EUROMEDITERRANEA.....	31
1.1 INFRASTRUTTURE PER MODO DI BASE, PER INTERMODALITA' E CARATTERISTICHE TERRITORIALI.....	31
1.1.1 Marocco.....	31
1.1.2 Algeria.....	44
1.1.3 Tunisia.....	61
1.1.4 Egitto	72
1.1.5 Palestina	84
1.1.6 Giordania	90
1.1.7 Libano.....	98
1.1.8 Siria	Errore. Il segnalibro non è definito.
1.1.9 Turchia	114
1.2 RACCOLTA DATI PER COSTITUIRE BANCA DATI DI ESPERTI DI LOGISTICA, TRASPORTI E INTERMODALITÀ	123
1.2.1 La creazione della base di dati e del subnetwork.....	123
1.2.2 Risultati ottenuti	124
1.2.3 Conclusioni sul lavoro svolto e prospettive future	131
APPENDICE PARTE I - BASE DATI PER UNA RETE DI ESPERTI NEL SETTORE DEI TRASPORTI NELL'AREA EURO MEDITERRANEA	133

PARTE II – LETTURA SISTEMATICA DELLE INFORMAZIONI	161
2 DEFICIT E PUNTI DI FORZA DEL SISTEMA DI TRASPORTO DELLA REGIONE MEDITERRANEA: CRITICITÀ RIGUARDANTI I PAESI DELLA RIVA SUD DEL MEDITERRANEO.....	162
2.1 ANALISI DELL'ATTUALE SITUAZIONE POLITICA, SOCIALE ED ECONOMICA DEI PAESI PARTNER DEL MEDITERRANEO	162
2.1.1 Commercio internazionale	165
2.1.2 Investimenti diretti	170
2.1.3 Marocco.....	174
2.1.4 Algeria.....	188
2.1.5 Tunisia.....	204
2.1.6 Egitto	217
2.1.7 Palestina	230
2.1.8 Giordania	241
2.1.9 Libano.....	251
2.1.10 Siria	263
2.1.11 Turchia	275
2.2 ANALISI E CRITICITÀ DELLA MOBILITÀ DI PERSONE E DI MERCI.....	283
2.2.1 Marocco.....	283
2.2.2 Algeria.....	291
2.2.3 Tunisia.....	298
2.2.4 Egitto	306
2.2.5 Palestina	316
2.2.6 Giordania	324
2.2.7 Libano.....	334
2.2.8 Siria.....	341
2.2.9 Turchia	348
APPENDICE PARTE II – METODI DI STIMA DELLA MOBILITÀ DI PERSONE	357
PARTE III – RACCORDO CON LE POLITICHE UE NEL SETTORE TRASPORTI	374
3 POLITICHE PREVISTE DALL'UE PER L'EUROMEDITERRANEO.....	375
3.1 ANALISI DELLE POLITICHE EURO-MEDITERRANEE 1995-2009.....	375
3.1.1 Marocco.....	384
3.1.2 Algeria.....	388
3.1.3 Tunisia.....	396
3.1.4 Egitto	400
3.1.5 Palestina	406
3.1.6 Giordania	411
3.1.7 Libano.....	417
3.1.8 Siria.....	422
3.1.9 Turchia	426

3.2 POLITICHE INFRASTRUTTURALI E DELLA MOBILITA'	428
3.2.1 Marocco.....	442
3.2.2 Algeria.....	447
3.2.3 Tunisia.....	455
3.2.4 Egitto	462
3.2.5 Palestina	469
3.2.6 Giordania	472
3.2.7 Libano.....	478
3.2.8 Siria.....	482
3.2.9 Turchia	487

**ALLEGATO 1 – Raccolta di ulteriori informazioni e dati sulla
mobilità di persone e merci**

ALLEGATO 2 - Riferimenti bibliografici citati

ALLEGATO 3 - Riferimenti bibliografici consultati

ALLEGATO 4 - Riferimenti sitografici

ALLEGATO 5 - Scheda di Survey

A. Introduzione

Il panorama internazionale sembra dare delle indicazioni univoche sulle tendenze recenti alla integrazione dei mercati. All'interno del più generale processo di globalizzazione dell'economia mondiale, si può osservare la formazione di grandi aree regionali (NAFTA, MERCOSUR, PECO, APEC, UE) le quali, grazie all'apertura dei mercati e all'abbattimento delle barriere doganali, tariffarie e non, possono ottenere migliori performances in termini di crescita economica. In questo contesto si inseriscono gli accordi di associazione fra l'Unione Europea e i paesi che si affacciano sul Mediterraneo, che a partire, dal 1995, anno dalla conferenza di Barcellona, hanno avviato, anche se con un processo graduale, la creazione di una zona euro-mediterranea di libero scambio.

L'integrazione dei mercati, come le numerose recenti esperienze mettono in evidenza, comporta costi e benefici economici, che derivano dai processi di aggiustamento che i diversi sistemi economici devono affrontare per una riallocazione più efficiente delle risorse.

Nel contesto del partenariato euro-mediterraneo questo vale sia per i paesi dell'Europa del sud che, a causa del processo di liberalizzazione, sono colpiti dalla concorrenza in alcuni settori industriali e nel comparto agricolo, sia, soprattutto, per i paesi arabi che si affacciano sul mediterraneo che dovranno portare a termine i processi di stabilizzazione macroeconomica per rendere effettivi i benefici potenziali dell'integrazione.

La crescita economica per molti paesi, con scarsa dotazione di capitali nazionali, è strettamente legata alla capacità di competere a livello globale per attrarre flussi di capitali provenienti da imprese estere. Come promuovere un consistente flusso di investimenti diretti europei è il problema più rilevante che paesi mediterranei devono affrontare non soltanto per procedere sulla via dello sviluppo e della modernizzazione ma, anche e soprattutto, per accrescere la domanda di lavoro ed assorbire, almeno in parte, l'eccesso di manodopera, che alimenta un flusso migratorio crescente.

Il numero degli immigrati provenienti dal sud del Mediterraneo, già oggi rilevante, continuerà, infatti, ad aumentare nei prossimi anni quale effetto congiunto dell'aumento della popolazione attiva e dell'insufficiente crescita economica dei paesi dell'area mediterranea.

L'emigrazione per questi paesi è un male necessario sia perché riduce la pressione sul mercato del lavoro, sia perché le rimesse in valuta che i lavoratori inviano alle famiglie contribuiscono al riequilibrio del saldo della bilancia dei pagamenti.

Questo tema vede, invece, l'Europa più impegnata su aspetti quali la regolamentazione dei flussi in entrata ed il contenimento dell'immigrazione illegale. Questi obiettivi sono perseguiti attraverso accordi con i paesi di partenza, ai quali viene chiesto in cambio di aiuti, di contenere le partenze illegali di lavoratori, nella maggior parte non qualificati, disposti ad accettare ogni tipo di occupazione clandestina pur di sfuggire ad una condizione di povertà assoluta.

Il punto da cui partire per affrontare positivamente il problema ha come presupposto la presa d'atto della contrapposta dinamica demografica che caratterizza le due regioni. La popolazione attiva in Europa, per il contenuto numero di nascite e per il conseguente invecchiamento della popolazione, continuerà nei prossimi anni, inevitabilmente, a diminuire. Situazione opposta si registra nei paesi da dove arrivano gli immigrati, nei quali la popolazione attiva continuerà a crescere ancora per molti anni. Questo squilibrio strutturale, che alimenta già da qualche anno il flusso migratorio verso l'Europa, tenderà ad aggravarsi se non verrà governato da politiche che affrontino alla radice le cause che lo alimentano.

A questo proposito va messo in evidenza come l'acquisto dei servizi produttivi forniti da lavoratori stranieri può essere effettuato in due modi. Si può, infatti, importare un bene che incorpora il contributo del lavoro utilizzato per la sua produzione nel paese del lavoratore, oppure impiegare la manodopera immigrata per produrre lo stesso bene nel paese utilizzatore finale del bene. Attuando una politica di protezionismo commerciale si riduce il flusso dei beni importati, ma, inevitabilmente, s'incentiva il flusso migratorio.

Questo dilemma fra protezionismo commerciale e contenimento dell'immigrazione può essere superato se la politica europea mette in atto misure che facilitino il flusso di investimenti diretti nei paesi Med.

L'esperienza dei paesi dell'est europeo, nella fase precedente all'allargamento, ha messo in evidenza come un consistente flusso di investimenti diretti proveniente dalle imprese europee sia stato il fattore principale del loro decollo economico. Le condizioni di attrattività degli investimenti messe in campo da questi paesi, hanno svolto un ruolo rilevante, che i paesi Med non sono ancora in grado di proporre agli investitori internazionali, per ragioni di carattere sia economico-istituzionali sia politico-culturali.

Spetta all'Europa e alle sue istanze comunitarie facilitare questo percorso destinando a questi paesi più risorse economiche, sotto forma di aiuti, e, soprattutto, delineando politiche in grado di facilitare un loro percorso di sviluppo economico autopropulsivo. Ciò nell'interesse dei paesi Med, ma anche di quello europeo di lungo periodo.

B. Quadro generale

L'avanzamento della programmazione dei sistemi di trasporto nazionali ha tra le motivazioni principali la nuova attenzione posta alle connessioni con i corrispondenti sistemi a livello internazionale, in particolare a quelli dell'area mediterranea.

I contenuti della pianificazione dei trasporti che il Paese sta sviluppando devono tener conto dei corrispondenti livelli di pianificazione, sia in termini di piani che in termini di ipotesi tecniche o scientifiche, prodotti per l'area di riferimento. In quest'ambito è necessario evidenziare la carenza di impianti pianificatori strutturati e la derivante necessità di coordinare l'attenzione con informazioni reperibili sul campo e quindi la necessità di raccordo che consenta di reperire le ipotesi tecniche e scientifiche prodotte a vari livelli.

In un quadro complessivo che vede la mancanza di qualunque informazione strutturata rispetto al Mediterraneo ed ai Paesi della sponda Sud, l'esperienza di UNIMED nei rapporti diretti scientifici con i partner del Mediterraneo, consente di sviluppare una rete di base specifica per la tematica dei trasporti.

Le competenze sviluppate consentono di garantire sia l'unitarietà dell'impostazione scientifica e metodologica che l'impianto organizzativo, e ciò –come osservato in precedenza- in un quadro complessivo di assoluta frammentazione dell'informazione generale di base relativa alla mobilità e di mancanza di informazione specifica relativa al sistema dei trasporti, considerando la componente scientifica e quella tecnica necessarie per lo svolgimento di un'analisi condivisa dello stato attuale delle implementazioni e delle prospettive di scenario.

In relazione a quanto detto viene sviluppata una fase di attività in cui l'attenzione è data alla raccolta di tutte le informazioni statistiche ufficiali disponibili riguardo alla consistenza e alle caratteristiche delle dotazioni di infrastrutture nella regione euro mediterranea, per ciascuna delle principali modalità di trasporto e per i nodi di scambio tra di esse, con disaggregazione territoriale.

L'acquisizione dei dati è rivolta alle finalità della pianificazione nazionale ed in particolare dei suoi strumenti di livello generale e direttore, relativi alla mobilità complessiva, ed alle sue specificazioni in termini di mobilità delle persone e delle merci sulle grandi distanze.

Considerando lo stato di frammentarietà dell'informazione generale sulla mobilità, per cui è disponibile una grande massa di commenti ma una scarsità con disomogeneità di dati di base originali, a fronte di disponibilità di dati settoriali prodotti dai grandi enti internazionali, spesso a partire da formulazioni macro, e considerando la mancanza di informazioni specifiche è utile definire una rete di esperti di logistica, trasporti ed intermodalità.

In uno alla definizione della rete di esperti si è specificato l'impianto organizzativo verificando la possibilità di una rete di base (sub-rete) di produrre informazioni e verifiche originali, modificando la prospettiva usuale dell'informazione primitiva centralizzata omogenea ma spesso costruita come risultante da modello. L'informazione originale ancorché difficile da rilevare o da ottenere, per una serie di motivi anche storici, di cui non è questa la sede di discussione, costituisce elemento particolarmente importante sia per analisi numerica o geolocalizzata, sia come test dei livelli di ricerca scientifica e sviluppo tecnico che nei differenti paesi sono raggiunti rispetto all'analisi dei sistemi di trasporto.

In relazione alla frammentarietà dell'informazione generale ed alla mancanza di quella specifica è necessario sviluppare una raccolta di informazioni a partire da un livello ancora più disaggregato ma sostanzialmente omogeneo che è dato dall'informazione territorializzata. L'informazione base raccolta, omogeneizzata e strutturata è quindi quella relativa ai differenti sistemi di trasporto nei differenti paesi, così come sono allo stato attuale.

Svolgere questa raccolta è particolarmente difficoltoso nonché oneroso, ma consente di definire una struttura di dati comparabili fornendo un lower bound informativo adeguatamente alto ed efficiente ai fini principali dell'analisi.

I dati territoriali vengono strutturati utilizzando la teoria dei grafi, operando in tal modo una ricostruzione delle reti di offerta per ogni Paese e per ogni modo, che sola può consentire di svolgere le analisi adeguate per il settore dei trasporti e per i sistemi in esso operanti.

Viene quindi sviluppata una fase di lettura sistematica delle informazioni.

In questa fase viene svolto un processo iterativo rispetto alla raccolta, procedendo alla integrazione dei dati ove possibile. L'analisi sistematica delle informazioni consente di ottenere una ricognizione generale dei deficit e dei punti di forza nell'Area di studio.

Viene proposto un approfondimento specifico per l'analisi delle informazioni riguardanti i Paesi della riva sud del Mediterraneo. Questo approfondimento assume una centralità precisa nello sviluppo dell'analisi complessiva.

Il quadro delle criticità riguardanti i Paesi della riva sud è elemento centrale in quanto relativo all'attività di programmazione e progettazione di sistema del Ministero per la predisposizione degli strumenti di pianificazione, venendo così a evidenziarsi le criticità relative alle componenti di mobilità passeggeri e merci.

Le criticità vengono analizzate sulla base dei sistemi territoriali reali presenti in ogni Paese ed in relazione alle singole modalità. Viene svolto un notevole lavoro per l'analisi strutturata dei sistemi rilevati così come disponibili relativamente all'offerta. Una analisi sistematica delle informazioni viene svolta in relazione alla domanda a partire dai dati di base che vengono elaborati per essere adeguati all'utilizzo per l'analisi dell'interazione.

L'interazione domanda-offerta è quindi svolta alla scala delle principali relazioni, con l'obiettivo di individuare i deficit ed i punti di forza sensibili al trasporto di passeggeri e merci alla scala internazionale; a tal fine è elemento importante e necessario disporre di un'analisi sintetica ed aggregata del carico delle reti a scala nazionale in relazione alle aree di maggiore consumo ed a quelle di maggiore produzione.

Viene quindi svolta una fase di sintesi in cui viene raccordata l'analisi effettuata con le politiche UE nel settore dei trasporti, e ciò anche in relazione alla prospettiva della creazione di un'Area di Libero Scambio nel Mediterraneo.

Viene analizzato il processo di definizione della rete dei trasporti con valenza internazionale nei Paesi della sponda Sud. Il processo viene analizzato in relazione al punto centrale definito dalla prima Conferenza Euromediterranea Ministeriale dei trasporti svoltasi a Marrakech. Vengono richiamati ed esaminati gli elementi principali di piano e di progetto proposti alla Conferenza e quelli da essa scaturiti, considerando l'obiettivo di un incremento della cooperazione nelle regioni mediterranee in materia di trasporti per una migliore crescita economica ed integrazione territoriale.

C. Lo sviluppo del Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti in relazione ai Sistemi Internazionali ed ai Paesi della riva Sud del Mediterraneo

Nell'ambito del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) approvato nel 2001 è stato definito il Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT) attuale, come l'insieme di infrastrutture esistenti sulle quali attualmente si svolgono servizi di interesse nazionale ed internazionale.

Le infrastrutture inserite nello Snit sono state individuate nell'ambito del Pgtl adottando specifici criteri di selezione per i singoli sottosistemi di trasporto: SNIT ferroviario; SNIT stradale di primo livello; SNIT portuale; SNIT aeroportuale; SNIT dei centri merci.

Su questo sistema lo Stato prevede di intervenire. Nel documento di sintesi del Pgtl, sono dettagliate le tratte ferroviarie, quelle stradali di primo livello e quelle autostradali, mentre nel documento tecnico complessivo oltre alle infrastrutture lineari sono richiamate le infrastrutture puntuali appartenenti allo SNIT quali i porti, gli aeroporti e i centri merci.

E' possibile notare, in via sintetica, come lo Snit abbia posto una nuova definizione di priorità a carico degli interventi dello Stato, sostituendo il vecchio ordinamento in Strade Statali e non, che prevedeva una immediata riconoscibilità delle infrastrutture e quindi degli interventi a carico dello Stato, appunto le Strade Statali. La struttura dello SNIT viene confermata dalla Legge Obiettivo che ne conferma il ruolo di riferimento unico per gli impegni dello Stato.

La centralità dello Snit viene ribadita nelle Linee Guida per il PGM.

Per la mobilità dei passeggeri si afferma:

Il modello di riferimento, assunto come base per dare adeguate risposte alle esigenze di mobilità è dato dal Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti. Tale modello va verificato nella sua attuazione e nelle connessioni con i sistemi regionali e locali e con le grandi direttrici internazionali.

Per la mobilità delle merci si afferma:

Il riferimento assunto come base per l'impianto infrastrutturale modale ed intermodale è dato dallo Snit, che costituisce il sistema per perseguire gli obiettivi di piano. Lo Snit per le merci, così come già visto per le persone, va adeguatamente atualizzato e verificato nelle connessioni di livello regionale ed internazionale.

Lo Snit attuale evolve verso uno Snit futuro sulla base degli interventi infrastrutturali prioritari individuati dal PGTL e dai successivi aggiornamenti apportati principalmente da due differenti strumenti di programmazione: Strumento Operativo del Mezzogiorno (SOM) e Legge Obiettivo (LO). Nell'ambito gestionale ma con riflessi nell'ambito infrastrutturale, è necessario richiamare anche il Piano della Logistica del 2005.

In figura 1 è riportato uno schema dei differenti processi in corso e che a partire dallo Stato attuale consentono di individuare i potenziali Scenari di sviluppo. Per ciascuno dei processi evidenziabili è significativo tracciare la sequenza dei documenti principali prodotti e delle approvazioni formali date perché in questo modo è possibile collegare – anche se da un punto di vista soggettivo – i differenti processi per cercare di trarre una visione complessiva ed integrata del processo generale in corso.

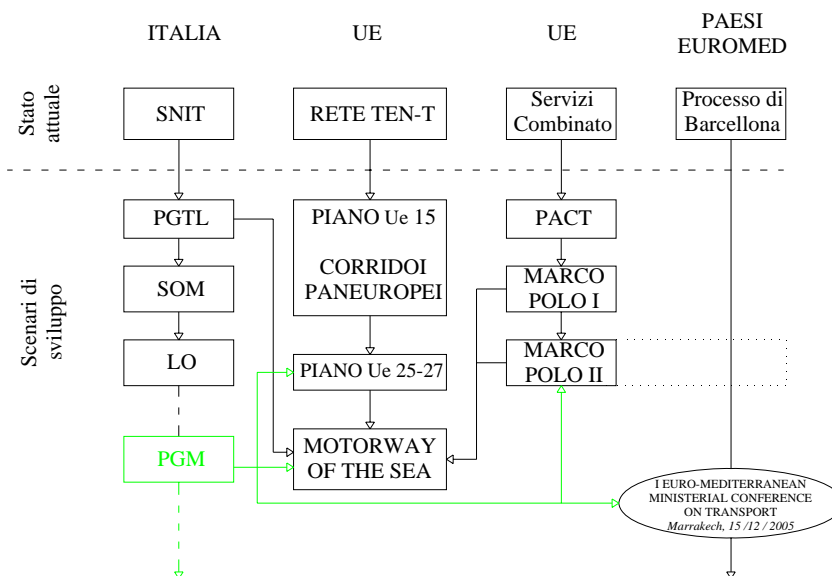


Fig. 1 Lo sviluppo del Sistema nazionale integrato dei trasporti

I processi principali individuabili sono tre e riguardano:

- lo sviluppo della rete infrastrutturale RETE TEN-T (Trans European Network Transport)
- lo sviluppo dei servizi intermodali con particolare attenzione al combinato
- lo sviluppo del processo di Barcellona per l'integrazione euro mediterranea fondato su tre partenariati:
 - politico e di sicurezza: definire uno spazio comune di pace e stabilità
 - economico e finanziario: creazione di una zona di prosperità condivisa
 - nei settori sociale, culturale e umano: sviluppo delle risorse umane, promozione della comprensione tra le culture e degli scambi tra le società civili.

Per quanto riguarda il partenariato economico, nell'allegato al documento finale approvato nella Conferenza di Barcellona (Barcellona 27-28 novembre 1995), per quanto riguarda i trasporti si afferma:

Efficienti vie di trasporto interoperabili tra l'Unione Europea e i suoi partner mediterranei, come pure tra questi ultimi, e il libero accesso al mercato per servizi nei trasporti marittimi internazionali, sono essenziali per lo sviluppo di modelli di commercio e per un agevole funzionamento del partenariato euro mediterraneo.

Lo sviluppo dei processi individuati implica l'impatto della pianificazione nazionale su quattro macrotemi secondo quanto schematizzato in fig.2

E' possibile notare l'opportunità di evidenziare il macrotema delle Motorway of the Sea come macrotema autonomo in quanto da una parte è considerato a pieno titolo nell'ambito del Piano UE 25-27 come Progetto Prioritario 21 e dotato di un cospicuo impegno finanziario, da un'altra si interfaccia sistematicamente con gli interventi previsti da Marco Polo II tanto da richiedere l'esplicita specificazione per gli interventi di appartenenza ad uno solo dei due, da un'altra ancora fa parte delle prospettive della rete Euromed essendo considerato parte fondante del primo asse transnazionale, come si vedrà in dettaglio nel seguito.

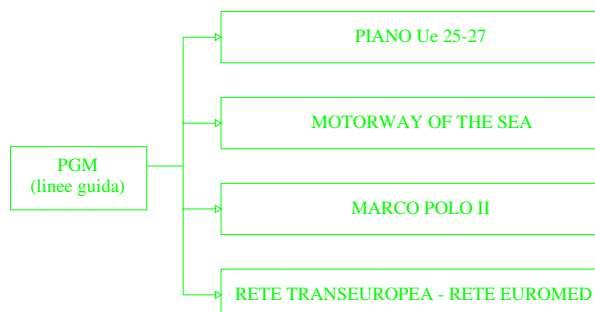


Fig. 2 Macrotemi di riferimento a scala internazionale per la pianificazione nazionale

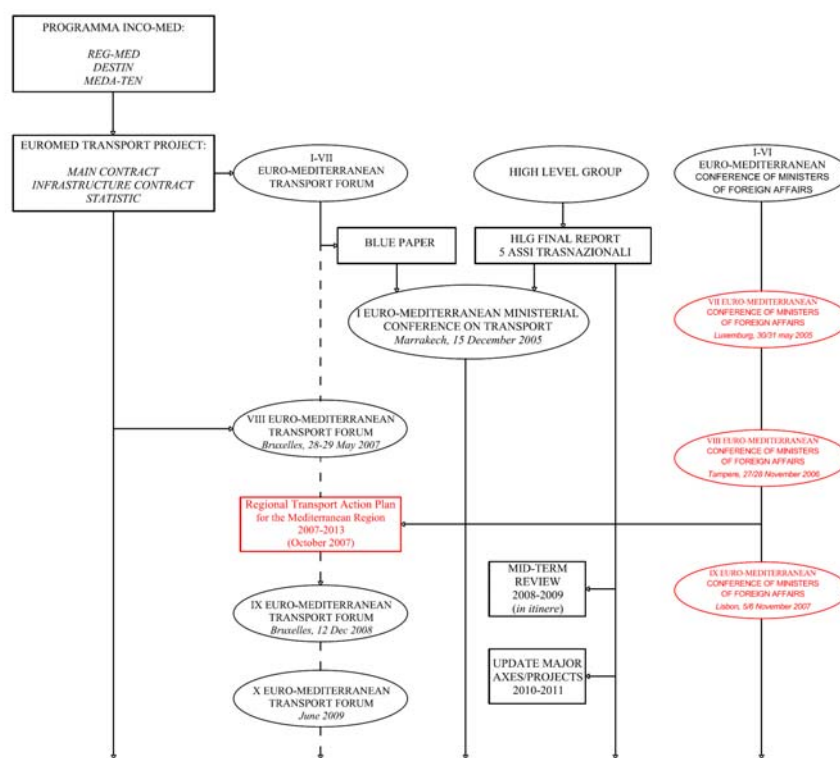
La rete europea transnazionale e la rete euromed sono quindi elementi principali di riferimento per la pianificazione nazionale. In particolare la rete euromed diventa un potenziale macro tema su cui confrontarsi a scala mediterranea con i Paesi della sponda Sud.

D. Politiche UE nelle prospettive strategiche, la Conferenza di Marrakech

A Marrakech, nel dicembre 2005, i ministri dei Trasporti riunitisi per la prima Conferenza euromediterranea, affermano l'importanza di una rete di trasporti multimodale integrata euromediterranea, richiamano il Blue Paper ed il Final Report, sottolineano l'importanza dei nuovi progetti e in particolare dell'Euromed intermodale. Per quanto riguarda gli sviluppi futuri evidenziano di nuovo il ruolo del Blue Paper, delle raccomandazioni ivi contenute, e in particolare: riforme istituzionali; reti di infrastrutture e finanziamenti; trasporto marittimo; trasporto multimodale; programma europeo di radionavigazione (Egnos e Galileo). Infine chiedono che il Forum euromediterraneo dei trasporti predisponga entro la fine del 2006, un piano di azione per i successivi cinque anni.

In figura 3 si è cercato di riprodurre l'insieme corrente di documenti, programmi, progetti, in merito al processo di definizione della rete dei trasporti Euromed. La figura è stata elaborata sulla base di uno schema proposto in letteratura (Russo F. 2006, Un Mediterraneo da Integrare, Mesogea, Messina).

Nella figura possono essere presenti imprecisioni, ma non esiste a livello europeo alcun documento pubblico che spieghi come si integrino i differenti momenti della programmazione. Nella stessa figura sono richiamate le scadenze prossime per l'avanzamento del processo. Nell'ambito del processo di Barcellona i trasporti e la rete Euromed fanno capo al partenariato economico e finanziario. Nel contesto economico, una delle possibili risposte per sviluppare gli scambi euromediterranei è la creazione di una Area di libero scambio. Su questo punto sono presenti a livello europeo differenti posizioni. Sintetizzando in via estrema, la posizione ufficiale è che per puntare a un'area di prosperità condivisa nell'area Euromed uno degli strumenti più importanti è creare l'Area di libero scambio. Secondo altre posizioni l'Area di libero scambio senza forti politiche di sostegno allo sviluppo e alla integrazione, diverrebbe da mezzo un fine, e le condizioni per i Paesi del Sud potrebbero aggravarsi.



(aggiornata con informazioni del 5 gennaio 2009)

Fig. 3 Schema del processo di definizione della rete Euromed

Nel contesto di questo dibattito emerge a sua volta il ruolo del Sud d'Italia, con l'essere al contempo area Ue e quindi potenzialmente facente parte della prosperità condivisa, ma con tassi di sviluppo bassissimi tanto da essere obiettivo primario per l'Ue. Emerge comunque, in via condivisa, come il ruolo dei trasporti e delle infrastrutture per essi necessarie, nella direzione Sud-Nord e in quella Sud-Sud, sia centrale per l'integrazione equilibrata e per uno sviluppo

sostenibile dell'intera area. Nella dichiarazione del 1995 i trasporti vengono considerati solo uno degli elementi della cooperazione economica, che a sua volta è uno dei tre elementi del partenariato economico e finanziario insieme alle cooperazione finanziaria e all'Area di libero scambio. In pochi anni il ruolo dei trasporti in tutte le sue componenti è sempre più diventato centrale nel dibattito e nelle azioni che si sono sviluppati, tanto che nella Conferenza di Lussemburgo dei Ministri degli Esteri (30-31 Maggio 2005) è posto allo stesso livello del libero scambio.

Si noti, che ancora nel 2003, in una *Comunicazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento* si afferma: *Il concetto di rete euromediterranea di trasporto è finora restato allo stato di dichiarazioni politiche.*

E' necessario quindi descrivere gli elementi principali riportati nei documenti formali di base della Conferenza di Marrakech e gli elementi dei documenti formali in relazione alle sue risultanze prodotti.

D.1 La Conferenza di MARRAKECH

Il documento finale approvato alla Conferenza di Marrakech considera alcuni elementi della pianificazione predisposta e fissa i futuri sviluppi. Vengono qui riportati i passi salienti del documento finale.

EURO-MEDITERRANEAN MINISTERIAL CONFERENCE ON TRANSPORT

Marrakech, 15 December 2005

MINISTERIAL CONCLUSIONS

The Ministers

1. affirmed their commitment to achieving the main objectives of the Barcelona Process, in particular, in the field of transport, the setting-up of an integrated multimodal Euro-Mediterranean transport network contributing to the strengthening of exchanges between the EU and the Mediterranean Partners, and among the Mediterranean Partners themselves.

3. welcomed in this respect the Blue Paper on Transport in the Mediterranean region, a shared document elaborated in the framework of the Euro-Mediterranean Transport Forum, which identifies the main orientations for the development of a Euro-Mediterranean integrated transport system in the next few years.

4. took note of the Final Report of the High Level Group on the extension of the trans-European Transport priority axes to neighbouring countries, in particular its implications for the Mediterranean region. This report identifies, in complementarity with the Blue Paper, a limited set of major transnational transport axes and priority projects and provides recommendations on the financing of infrastructure and on horizontal priorities.

Achievements

9. welcomed the new MEDA regional projects under preparation along the key priorities agreed by the Euro-Mediterranean Transport Forum, notably the Euromed Intermodal Project (Motorways of the Sea) and the Euromed Aviation Project (safety, security and air traffic management).

Future developments

16.

- *Institutional reform: pursue the modernisation and strengthening of administrative capacities, as well as the organizational restructuring of the sector aiming in particular at separating the regulatory, management and operational tasks.*
- *Infrastructure networks and financing: give priority to the realization of missing interconnections (both at North-South and South-South levels) and to the main transnational axes and projects identified in the framework of the High Level Group exercise and the MEDA regional transport network planning exercise; ensure technical and administrative interoperability; mobilize national, regional and international sources of funding, notably EU resources, on the identified priority projects; promote a safe environment for national and foreign private investors, experience innovative financing mechanisms and encourage public private partnerships.*
- *Maritime transport: continue with the port reform process aiming at making port management and port services more efficient; work towards ensuring freedom of navigation; implement international standards on maritime safety and security and approximate the legislation in this field with EU regulations; strengthen the capacities of maritime administrations in relation to port state control and flag state implementation and improve the means and capacities*

of the Mediterranean Partners in order to strengthen the monitoring of shipping along the coasts as well as to provide efficient maritime transport services; support an enhanced role of the European Maritime Safety Agency (EMSA) in the Mediterranean region, including the possibility for Mediterranean Partners to participate as observers in EMSA activities, in accordance with the relevant rules.

- *Multimodal transport: develop port hinterland connections and cooperation between ports in order to promote “motorways of the sea” projects; enhance the role of railways in the multimodal system by restructuring the sector and developing the network (in particular, as regards freight, rail-port links); modernize the road freight transport industry through, inter alia, improvement of the licensing mechanisms, approximation of market conditions taking into consideration international and European standards, and progressive replacement of the numerous existing bilateral agreements by more comprehensive agreements at regional or subregional level; simplify and harmonise border crossing procedures (in particular customs procedures), and implement advanced transport logistics, in particular logistical platforms and EDI technology.*

- *European GNSS programme (Galileo and EGNOS): take advantage of the opportunities offered by Galileo to the Mediterranean region, in particular in terms of transport safety and security; increase the involvement of the Mediterranean Partners in the Galileo project, through the direct participation of some Mediterranean Partners into the programme, as well as through the Galileo Euromed Cooperation Office based in Cairo and the Euromed GNSS project.*

18. asked the Euro-Mediterranean Transport Forum to come up by the end of 2006 with a Regional Transport Action Plan for the next five years in order to implement the recommendations included in the Blue Paper and in the Final Report of the High Level Group.

D.2 Il Blue Paper

Il Blue Paper è diviso in due parti: una prima di *Overviews and Diagnosis of the Mediterranean Transport System*, e una seconda di *Recommendations for a Regional Transport Policy*. Nell'introduzione viene richiamato il ruolo del Forum per la preparazione del documento, sottolineando che il Forum ha considerato le ricerche e i risultati di importanti iniziative e progetti.

Il Blue Paper si basa sui risultati del Progetto Euromed Transport e su quelli di altre iniziative:

- *The High-Level Group (HLG) on the extension of the major trans-European transport axes to the neighbouring countries and regions of the EU; the mandate given to this exercise is to make proposals to the European Commission on how to better connect the Union with the neighbouring countries or broader regions by identifying a limited set of major trans-national transport axes and priority projects on them.*
- *Research projects supported by the EU through the Community Fifth Framework Programme, including REG-MED, Destin and MEDA TEN-T (worth noting that REG-MED and DESTIN are conceived in the framework of the GTMO, Group of the Transport Ministers of the Western Mediterranean).*
- *Relevant Communications from the EC to the Council and European Parliament*
- *The European Neighbourhood Policy (ENP) framework, in particular the bilateral transport action plans elaborated in this context with the MEDA partners.*

Il Progetto Euromed

*The **EuroMed Transport Project –Main Contract** is a four year project funded by the European Union (10 million euro budget).*

The EuroMed Transport Project – Main Contract is implemented in close coordination with:

- *The **Infrastructure Network Contract***

[...]

- *to create an operational concept for the Mediterranean transport infrastructure network through the elaboration of a strategy for its sound development.*

- *The Statistical Benchmarking Contract*

Il Progetto DESTIN

is a research project (2003-2005) under the INCO-MED programme of the Community Fifth Framework Programme. The general objectives of DESTIN are to contribute to research on:

- Interoperability between the Mediterranean countries and between this region and the European countries, in order to identify strengths, weaknesses and opportunities.*
- Sustainable and operational methods and criteria for identifying and evaluating the development of transport networks in the Mediterranean, which may form a decision-support system for infrastructure planning within the context of the extension of the*

Trans-European transport network

Partners: *CETMO (Barcelona) -Coordinator-, NESTEAR (Paris), MCRIT (Barcelona), IRAT (Napoli), SNED (Rabat), ETIC (Tunis) and KHAN Consultants (Alger).*

Il Progetto REG-MED

Overall objectives

The main general objective of REG-MED has been to develop a common analysis and discussion on the transport-related regulatory framework, with a view to facilitating goods flows and improving the efficiency of transport in the Mediterranean.

Coordinator

CETMO – Centre d’Etudes des Transports pour la Méditerranée

Occidentale Barcelona (SPAIN)

Permanent members of the Scientific Committee

INRETS – Centre Informatique Recherche

IRAT – Istituto di Ricerca sulle Attività Terziarie

ODASCE – Office de Développement par l’Automatisation et la Simplification du Commerce Extérieur

Il Progetto MEDA TEN-I

will establish and operate on a long-term basis a network of Transport Experts from around the Mediterranean. This is expected to enhance the common

understanding of transport issues and promote the interconnectivity of transport networks in the Mediterranean area.

Formano il Consorzio di ricerca: Nestear (Francia), Ntua (Grecia), Iccr (Austria), Dits (Italia), Cetmo (Spagna), Tedrc (Turchia), Drtpc (Egitto), Khan Consultants (Algeria), Sned (Marocco), Ardes (Tunisia), Gmc (Siria), Sitram (Libano), Isothec (Cipro), the Ministry of Transport and Communication of Malta (Malta), Dar el Omran (Giordania); Subcontractors Transcem (Grecia), Planco (Germania).

I progetti Reg-Med e Destin pongono attenzione specifica ai problemi del Mediterraneo dell'Ovest, mentre Meda Ten-T si riferisce a tutto il Mediterraneo e ha, come visto, tra i propri scopi il supporto alla preparazione di un Action Plan e di un Decision Support System, oltre che l'estensione delle reti Ten-T ai Paesi Meda con l'introduzione delle autostrade del mare.

Il risultato evidente dei progetti è quello ottenuto da Meda Ten T. In esso vengono individuati 9 Corridoi Mediterranei appresso descritti ed in Figura 4 riportati.

Corridoio Mediterraneo 1:

Parigi-Bordeaux-Madrid-Rabat (Dakar)

Corridoio Mediterraneo 2:

Parigi-Marsiglia-Algeri-Transahara

Corridoio Mediterraneo 3:

Parigi, Marsiglia/Genova-Tunisi/Sfax

Corridoio Mediterraneo 4:

Berlino-Monaco-Verona-Napoli (Palermo)-Tunisi

Corridoio Mediterraneo 5:

Marsiglia-(Italia)-Malta-Limassol-Beirut/Tartus-Baghdad

Corridoio Mediterraneo 6:

Trieste-Igoumenitsa-(Volos)-Izmir-Limassol-Tartus/Beirut

Corridoio Mediterraneo 7:

Alessandria/Port Said-Cairo-Aqaba-Amman (Baghdad/Golfo)-Damasco-Alepo-Ankara/Izmir-Istanbul (rami da Izmir a Antalya attraverso Konya e Mercin)

Corridoio Mediterraneo 8:

Alessandria/Port Said-Beirut/Limassol-Pireo/Salonicco, Izmir-Instabul

Corridoio Mediterraneo 9:

Rabat-Algeri-Tunisi-Tripoli-Alessandria-Cairo.

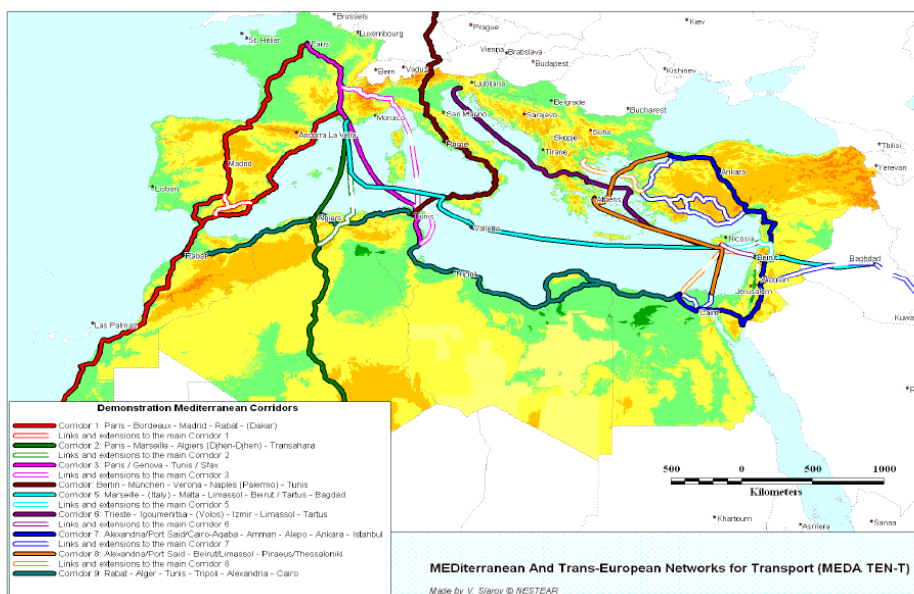


Fig. 4 Rete MEDA/TEN T

La proposta del Blue Paper e dei documenti/progetti ad esso connessi presenta forti limiti scientifici e tecnici, nella formulazione dei corridoi Euromed, mentre risulta adeguato e valido sulle azioni trasversali. I limiti sono sia nella formulazione trasportistica che in quella territoriale.

Limiti nella formulazione trasportistica

- Rete e corridoi

Approccio per corridoi anziché approccio a rete (in contrasto con Napoli, 2003) o a sistema (come dichiarato nel documento di Barcellona)

- Corridoi plurimodali o monomodali

Non risulta chiaro il rapporto con il resto della rete Ten (i corridoi Euromed sono intersecati con i progetti prioritari)

-Mare

Manca un progetto per il mare. Porti “campanile” anziché Sistemi Portuali Integrati

- si può pensare di sviluppare un nuovo livello per la navigazione basato su un progetto di sistema che produca navi e terminali innovativi, concepiti in modo che la velocità/capacità sia l'elemento essenziale, e questo per merci deperibili e di alto valore;
- si può pensare agli hub già esistenti come poli per le merci industriali, in questo contesto si osserva che al contrario non sono stati considerati, nei corridoi marittimi, i più grandi porti container che di fatto, determinano le vere linee del Mediterraneo;
- il terzo livello del sistema è quello degli shuttle ro-ro che già operano con vantaggi economici e in pieno mercato; si tratta di verificare anche in questo campo la possibilità di hub ro-ro per consentire l'istituzione di rotte su porti con poca merce da/per un singolo porto.

- Rotte e porti

Sembra presente una non congruenza tra Final Report e Blue Paper con documenti di riferimento Meda Ten-T. Lo studio Meda Ten-T individua un insieme di porti nei Paesi extra Ue non coincidente con l'altro, basta confrontare l'elenco dei porti e le direttrici dei corridoi euromediterranei riportati in precedenza; inoltre individua i porti Ue e le rotte.

- Ferrovia e strada

Dai vari documenti non risulta chiaro il ruolo attribuito ai corridoi terrestri e in particolare se è previsto che vengano realizzati sia l'asse stradale che quello ferroviario

- Collegamenti alla rete Ten-T

Non è chiaro quale rapporto abbiano i corridoi proposti nel progetto Meda Ten-T e gli assi del Gruppo di alto livello con la rete Ten-T ed in particolare ai 30 progetti prioritari.

Limiti nella formulazione territoriale

- Scarsa integrazione del sistema dei trasporti italiano, in particolare i porti;
- Scarsa integrazione del sistema spagnolo dei trasporti;
- Convergenza dei principali corridoi Nord-Sud nel porto di Marsiglia;
- Assenza di collegamenti con la Libia (*III Conferenza Stoccarda, punto 37*);
- Scarsa o nulla integrazione di Croazia, Slovenia, Bosnia, Serbia e Albania;
- Mancanza di collegamenti marittimi tra Paesi sponda Sud del Mediterraneo.

D.3 Final Report HLG: Network for peace and development

Il documento finale del Gruppo di Alto Livello considera vari aspetti. Quelli particolarmente importanti rispetto alla rete Euromed sono definiti ai punti 4 e 6 che vengono appresso riportati.

4 MAJOR TRANSNATIONAL AXES IDENTIFIED BY THE GROUP

4.3 The five major axes to connect the EU with its neighbours

4.3.1. Motorways of the Seas

4.3.2. Northern Axis

4.3.3. Central Axis

4.3.4. South Eastern Axis

4.3.5. South Western Axis

6 HORIZONTAL MEASURES

6.2 Motorways of the Sea and intermodality

6.3 Maritime safety

6.4 Satellite navigation systems

6.5 Ensuring interoperable rail systems

6.6 Inland waterways

6.7 Road transport

6.8 Air traffic management

6.9 Facilitation of transport by removing non-physical barriers

Nello specifico Il Gruppo ha identificato i seguenti cinque principali assi transnazionali:

– *Autostrade del mare, che collegano le aree e i Paesi rivieraschi dei mari Baltico, Barents, Atlantico, Mediterraneo, Nero e con una estensione attraverso il canale di Suez verso il mar Rosso.*

– *Asse del Nord, per connettere i Paesi del Nord Ue con la Norvegia a nord e con Bielorussia, Russia e oltre verso est. Una connessione con la Regione di Barents per collegare la Norvegia attraverso la Svezia e la Finlandia con la Russia è anche da prevedere.*

– *Asse centrale: per connettere il centro dell'Ue all'Ucraina e al mar Nero e, attraverso una via fluviale, al mar Caspio. Connessioni verso l'Asia centrale e il Caucaso sono anche da prevedere, come una connessione diretta alla ferrovia Transiberiana e un collegamento dal sistema Don/Volga verso il mar Baltico.*

– *Asse del Sud-Est: per collegare l'Ue attraverso i Balcani e la Turchia al Caucaso e al mar Caspio e anche all'Egitto e al mar Rosso. Rami di accesso ai Balcani e connessioni verso la Russia, l'Iran e l'Iraq e il golfo Persico sono anche da prevedere.*

– *Asse del Sud-Ovest: per collegare l'Ue del Sud-Ovest con Svizzera, Marocco e oltre, includendo il ramo transmaghrebino di connessione tra Marocco, Algeria e Tunisia. Un'estensione del ramo transmaghrebino all'Egitto e una connessione dall'Egitto al Sud verso altri Paesi dell'Africa sono anche da prevedere.*

Le interconnessioni con i Paesi della sponda Sud sono garantite sia dai collegamenti terrestri che dall'asse 1 Autostrade del Mare.

Come prima visto il Gruppo riprende la tematica del Progetto Prioritario 21 ed estende ai mari europei.

Per il Mediterraneo vengono identificati le linee principali di sviluppo ed i porti interessati.

Autostrade del mare

– *Estensione dell'autostrada del mare dell'Europa dell'Ovest verso la Norvegia nel Nord e verso il Marocco nel Sud.*

– *Estensione dell'autostrada del mar Mediterraneo verso il Nord Africa e il Medio Oriente, includendo il mar Rosso e oltre.*

– *Estensione dell'autostrada del mar Mediterraneo al mar Nero.*

L'elenco dei porti proposto nell'Annesso 9.3 viene qui di seguito riportato.

9.3 List of Motorways of the Sea ports

- 1. Albania Port of Dures*
- 2. Algeria Port of Djen-Djen*
- 3. Azerbaijan Port of Baku*
- 4. Croatia Port of Rijeka*
- 5. Egypt Port of Damietta and East Port Said (a port system)*
- 6. Port of Alexandria (El Dekhela)*
- 7. Georgia Ports of Poti and Batumi (a port system)*
- 8. Israel Port of Haifa*
- 9. Jordan Port of Aqaba*
- 10. Libya Port of Misurata*
- 11. Morocco Port of Casablanca and Mohamedia (a port system)*
- 12. Port of Tanger*

13. Norway Port of Narvik
14. Port of Oslo
15. Russia Port of St. Petersburg (a port system)
16. Port of Kaliningrad
17. Port of Novorossiysk
18. Serbia & Montenegro Port of Bar
19. Syria Port of Tartus
20. Tunisia Port of Rades and Enfidha (a port system)
21. Turkey Port of Mersin
22. Port of Samsun
23. Ukraine Port of Odessa and Illyiehevsk (a port system)

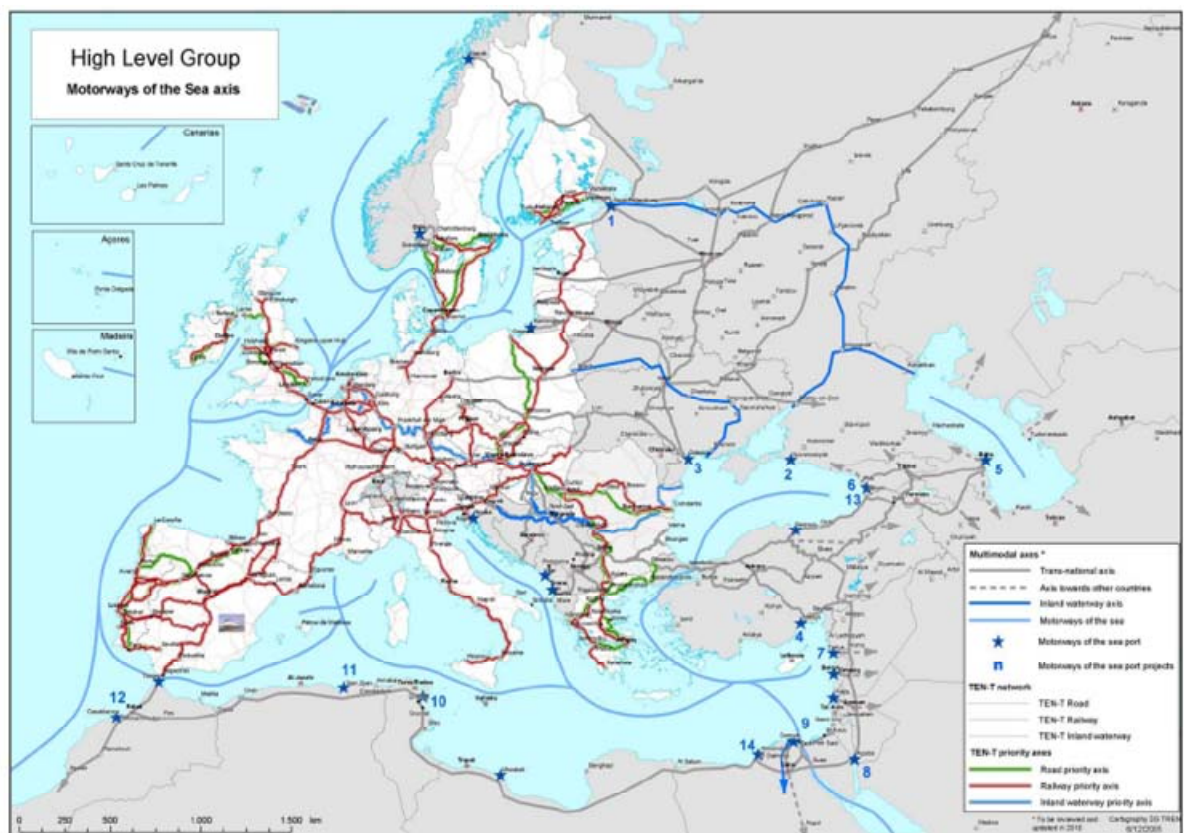


Figura 5 - Autostrade del mare (Fonte: Final Report from the High Level Group – 2005)

Considerando l'importanza del Final Report HLG, nel successivo capitolo 3 vengono dettagliati gli elementi di riferimento del Report e dei documenti ad esso connessi.

D.4 Regional Transport Action Plan

Il Regional Transport Action Plan, viene predisposto e discusso durante il 2007.

Sono da evidenziare alcuni limiti delle azioni ed alcune potenzialità positive in relazione alla pianificazione dell'Italia.

Azione 1: se accolta, ne deriva la necessità di integrare nella pianificazione dell'Italia, nei documenti di settore allegati alle programmazioni economiche e finanziarie, e nelle linee guida per il PGM, le azioni principali previste nel RTAP.

Azione 2: andrebbe inquadrata nella legge italiana sulla portualità e nella potenziale integrazione delle leggi 240 (interporti) e 84 (porti).

Azione 4: nella forma in cui è scritta, sembra dubbia. Come si fa a ridurre i tempi di attesa nei container con il supporto delle Autostrade del Mare (MoS)?

L'Azione andrebbe rivista. Se si intende che esiste un progetto che potrebbe chiamarsi interfaccia mare-terra capace di dare supporto, si potrebbe accettare l'affermazione. Rimane comunque il dubbio che si voglia estendere un progetto ancora da definire a scala europea (AdM- MoS) ad una modalità di organizzazione del trasporto ben definita e funzionante (trasporto container).

Azione 5: non è chiaro il ruolo attribuito ancora al progetto MoS, che dovrebbe dare un supporto.

Azione 6: non è chiaro quale struttura italiana stia partecipando al working group maritime transport, e quale expertise sia coinvolta.

Azioni 10 e 11: Il Ministero potrebbe/dovrebbe confermare/integrare queste azioni rispetto allo Stato dell'Arte italiano.

Azione 13: Viene proposto un nuovo working group su "infrastructure and regulatory issues", nel seguito viene altre volte richiamato. E' necessario verificare chi ne debba far parte.

Azione 14 Riforma dell'aviazione. Il lavoro è finalizzato al 2010, ma dato l'interesse italiano allo spazio aereo Mediterraneo bisognerebbe seguire l'azione .

Azione 16. Vale quanto detto per l'azione 14.

Azione 17. Sembra particolarmente impegnativo accettare quanto indicato in questa azione a scatola chiusa. Cioè, accettare i risultati di uno studio sullo sviluppo delle piattaforme logistiche nel Mediterraneo, che non è disponibile pubblicamente. Risulterebbe necessario pubblicare il piano (o il disponibile ad oggi) preparato da EIB.

Azione 18. Risulta opportuno e probabilmente necessario costituire una rete di esperti per collaborare e condividere database e scenari. Suscita perplessità la ventilata possibilità di estendere il ruolo del CETMO a tutto il Mediterraneo. E' importante che l'Italia abbia una precisa posizione. Varie città e regioni hanno offerto la disponibilità, su questa base si potrebbe/dovrebbe discutere di ruoli e funzioni.

Azione 20. Sembra che manchi un quadro d'insieme definito da una rete complessiva di collegamenti. E' un limite particolarmente forte. Bisogna capire se la rete è stata studiata e non presentata o non è stata studiata.

Azione 21. Si fa riferimento a due progetti pilota di autostrade del mare. Non è chiaro quali siano.

Azione 27. La collaborazione su Galileo è sempre utile. Probabilmente su questo tema bisognerebbe fare qualche ulteriore riflessione sulla base dell'assetto completamente pubblico che va assumendo.

Azione 28. Implica relazioni con i twinnings.

Azione 31. Particolarmente importante la formazione dello Steering Group, con la relativa proposta di un insieme di incontri. Sarebbe utile che chi partecipa per l'Italia possa pubblicizzare i risultati

Azione 33. Richiama la precedente Azione 13, ed il nuovo working group. Si richiede che la Commissione dia supporto finanziario a tutti i working group. E' da ritenere che l'azione sia da sostenere in relazione alla presenza del nostro Paese nei working group.

Azione 34. E' da condividere solo sulla base delle risultanze dell'azione 33.

Azione 35. Bisogna prestare particolare attenzione al secretariat permanent.

E. Aspetti aggregati di strategie per il superamento delle criticità

Il sussistere delle criticità attuali comporterà di fatto l'esclusione o comunque la non ottimale integrazione dell'Italia dalle/nelle direttrici di scambio della Area di Libero Scambio, che potrebbe essere operativa con i primi segmenti a partire dal 2010. Già altri Paesi europei hanno adottato interventi utili per il perseguimento dell'obiettivo di integrazione.

Per superare i limiti descritti a scala Ue occorre riformulare l'impostazione generale e territoriale che ha condotto alle attuali individuazioni dei corridoi euromediterranei, integrandoli maggiormente con la pianificazione a scala nazionale nei vari Paesi.

L'integrazione dei trasporti e della logistica a scala internazionale può costituire, per l'Italia e per le sue regioni del Sud, un grande obiettivo di riposizionamento storico.

Gli elementi che bisogna considerare per definire le strategie da porre in essere per avviare nel Paese questo processo sono:

- L'Ue non sceglierà. I meccanismi, se del caso, saranno solo di selezione e quindi di supporto a proposte. C'è un ruolo centrale per le regioni del Sud e per il governo del Paese, che sono i soli soggetti responsabili.
- I luoghi di riferimento per l'intervento sono le coste, i water front, i porti, i retroporti, gli interporti. Bisogna individuare strategie adeguate e far crescere la cooperazione per lo sviluppo, nell'ambito di una concertazione democratica con le realtà locali. I luoghi principali delle decisioni sono le regioni e la capitale.
- È necessario che subito, a partire dall'uso dei fondi strutturali 2007-2013, per le regioni in Obiettivo 1/convergenza, si dia corpo al processo.
- Le macro strategie devono essere messe in atto a livello regionale sulla base di un confronto con gli enti locali subordinati e sovraordinati e devono coinvolgere differenti ambiti, i cui principali sono: formazione e ricerca, innovazione, finanze, infrastrutture, indirizzi per la gestione.

In relazione agli elementi così definiti, vengono di seguito riassunti alcuni aspetti aggregati delle strategie che dovrebbero essere discusse ed implementate.

Le strategie vengono classificate in strategie infrastrutturali, istituzionali, gestionali ed organizzative.

Aspetti di Strategie Infrastrutturali

Paesi della sponda Nord del Mediterraneo (con particolare riferimento all'Italia)

- eliminare le strozzature sulle reti terrestri con particolare riferimento ai collegamenti dei porti con la rete principale (rete stradale/rete ferroviaria);
- promuovere nei piani regionali il collegamento con le reti TEN;
- promuovere interventi per l'adeguamento dei porti, land side e sea-side;
- realizzare interventi per assicurare safety e security nelle infrastrutture;
- promuovere ricerca, sperimentazione e messa in esercizio di nuovi sistemi navali.

Paesi della sponda Sud del Mediterraneo (con particolare attenzione al trasferimento di conoscenze)

- eliminare le strozzature sulle reti terrestri con particolare riferimento ai collegamenti dei porti con la rete principale (rete stradale/rete ferroviaria).
- investire con proprie risorse umane mediante il finanziamento della pianificazione, degli studi di fattibilità e della progettazione relativi alla realizzazione di piattaforme intermodali e logistiche nei Paesi Terzi Mediterranei con trasferimento di conoscenze;
- realizzare interventi per assicurare safety e security nelle infrastrutture

Aspetti di Strategie Istituzionali

- istituzione di Sistemi Portuali Integrati (SPI) finalizzata al conseguimento di maggiori economie di scala ed allo sviluppo delle complementarità funzionali e delle sinergie tra i porti fisici perseguendo più specializzazione ed integrazione invece di polifunzionalità (hub port, regional port, gateway); all'interno dello SPI, infatti, ogni singolo porto dovrà svolgere le funzioni più adeguate alle sue caratteristiche attuali, in relazione specialmente al contesto territoriale in cui è inserito

- istituzione di Centri di Ricerca e Formazione sui Trasporti e la Logistica, che si concluda con l'istituzione di centri di ricerca regionali o sovraregionali, alla definizione di un politecnico specializzato in queste tematiche
- sostegno allo sviluppo tecnologico navale
- osservatorio permanente del sistema dei trasporti euromediterraneo compresa la predisposizione di database per la raccolta standard dei dati sull'offerta e la domanda di trasporto
- sviluppo dei servizi di trasporto ferroviario e marittimo integrato delle merci (es. programma Marco Polo)
- Integrazione con le autostrade del mare

Aspetti di Strategie Gestionali ed Organizzative

- promozione di politiche del credito, ad es.:
 - realizzazione di sportelli bancari omogenei
 - adeguati contratti di assicurazione
- specializzazione e semplificazione dei servizi portuali e dei relativi costi
- promozione di servizi One Stop Shopping:
 - per i passeggeri
 - per le merci
- omogeneizzazione e potenziamento dei flussi documentali informatizzati:
 - informatizzazione della distinta treno
 - istituzione di un manifesto di carico e scarico delle merci compatibile con tutti gli altri porti appartenenti alla direttrice marittima
- omogeneizzazione e potenziamento dei sistemi telematici (Tecnologie dell'Informazione e della Comunicazione con architetture omogenee, Karen e ARTIST)
- sviluppo interoperabilità
- Integrazione di Galileo

Strategia infrastrutturale	Strategia istituzionale	Strategia gestionale e organizzativa
2009		
Interventi per la sicurezza (safety e security) – analisi dei livelli di rischio lungo gli assi	Istituzione Osservatorio permanente del sistema dei trasporti euro mediterraneo	Promozione politiche di credito
Emanazione normative sui livelli di rischio nelle infrastrutture del trasporto di interesse nazionale		Analisi costi di transazione
Pianificazione degli interventi nei Sistemi portuali integrati (Spi) sulla base delle progettazioni attuali – Verifica delle congruenze interne per ogni Spi	Definizione normativa e istituzione dei primi Spi	Progetti di omogeneizzazione dei sistemi telematici nei porti e negli interporti, mediante lo standard Artist
Promozione della ricerca sui nuovi sistemi navali	Sviluppo dei servizi di trasporto marittimo integrato delle merci	Realizzazione di sistema-pilota per l'omogeneizzazione dei database portuali e interportuali
Pianificazione degli interventi di eliminazione delle strozzature e per il collegamento alle reti Ten	Sviluppo dei servizi di trasporto ferroviario integrato delle merci	Definizione di strutture di integrazione tra Galileo e i servizi di trasporto attuali
	Attivazione di specifici programmi di ricerca pre-competitiva e di programma di formazione	Omogeneizzazione dei flussi documentali informatizzati: distinta treno

2010		
Interventi sulle infrastrutture per assicurare elevati livelli di safety e security sulla base delle analisi effettuate		
Investimenti e attivazione di risorse umane per la pianificazione, gli studi di fattibilità, le progettazioni relative alle piattaforme intermodali e logistiche nei Paesi del Mediterraneo	Istituzione di centri di ricerca e formazione sui trasporti e la logistica e/o politecnico interregionale	Specializzazione dei servizi portuali e dei relativi costi
Sperimentazione di nuovi sistemi navali anche in relazione alle Autostrade del Mare		Promozione di servizi One Stop Shopping
Progettazioni esecutive degli Spi già pianificati		Omogeneizzazione dei flussi documentali informatizzati
Promozione di ricerca pre-competitiva sui nuovi sistemi navali		Avvio di una piattaforma Galileo-Web quale supporto omogeneo per la realizzazione di servizi telematici di monitoraggio e controllo

Individuazione priorità e progettazione dei relativi interventi per l'eliminazione delle strozzature e per il collegamento alle reti Ten		Realizzazione di sistemi telematici prototipali nei porti e negli interporti mediante lo standard Artist
--	--	--

2011		
Realizzazione infrastrutture di completamento del Vts (Vessel Traffic Service/System)		Adeguamento di tutti i sistemi telematici portuali e interportuali agli standard Artist
Supporto alla realizzazione dei nuovi sistemi navali		
Realizzazione degli interventi SPI		
Realizzazione degli interventi per l'eliminazione delle strozzature e per il collegamento alle reti Ten		

PARTE I – RACCOLTA INFORMAZIONI STATISTICHE

1 CONSISTENZA E CARATTERISTICHE DELLE DOTAZIONI DI INFRASTRUTTURE DELLA REGIONE EUROMEDITERRANEA

1.1 INFRASTRUTTURE PER MODO DI BASE, PER INTERMODALITA' E CARATTERISTICHE TERRITORIALI

1.1.1 Marocco

Il Marocco è uno stato dell'Africa settentrionale, nella parte occidentale della regione definita anche come Maghreb. Deve il suo nome alla città di Marrakech.

Le sue coste sono bagnate dal Mar Mediterraneo nella parte settentrionale, e dall'Oceano Atlantico in tutto il tratto ad ovest dello stretto di Gibilterra.

I confini terrestri sono con la sola Algeria, ad est e sud-est, e con il territorio del Sahara Occidentale a sud. Si contano però anche 4 enclave spagnole nella parte affacciata sul Mediterraneo: Ceuta, Melilla, Peñón de Vélez de la Gomera, Peñón de Alhucemas. Anche le isole Chafarinas, sulla costa del Mediterraneo, 45 km ad est di Melilla appartengono alla Spagna, così come le Isole Canarie al largo del lembo più meridionale della costa atlantica del Marocco. In fine l'isola Perejil, uno scoglio disabitato presso lo stretto di Gibilterra, è tutt'ora disputato tra Marocco e Spagna.

Il Marocco è una monarchia costituzionale. La lingua ufficiale del paese è l'arabo.

Da un punto di vista amministrativo, il Marocco è suddiviso in 48 governatorati.

Nella Tabella 1.1 sono riportati alcuni dati socio-economici di sintesi relativi all'intero Paese (Dati Generali).

Tabella 1.1 – Marocco. Dati generali

Dato	Valore
Superficie	458.730 Km ²
Popolazione	28.351.000
Densità	62 ab/ Km ²
Lingua	Arabo (ufficiale), dialetti Berberi, Francese
Religione	Musulmani (98,7%), Cristiani (1,1%)
Capitale	Rabat
Forma istituzionale	Monarchia Costituzionale
Relazioni internazionali	Membro di EBRD, Lega Araba, OCI e ONU
Unità Monetaria	Dirham (0,0887 Euro)

Fonte ICE Marocco, ultima verifica 30/12/2008

Rete stradale

La rete stradale marocchina *si sviluppa per circa 56.986 chilometri, 35.026 dei quali asfaltati* (Marocco, *National Indicative Programme 2007-2010*). Esiste una rete autostradale a pedaggio che collega Casablanca a Tangeri e Rabat a Fes; l'estensione totale della rete autostradale è di circa 500 chilometri. Le strade del Marocco sono classificate in:

- principali (asfaltate);
- secondarie.

In questo lavoro è stata considerata la viabilità principale, costituita da infrastrutture indicate con *P* e la rete autostradale, indicata con la sigla *A*. In particolare si considerano le arterie stradali che attraversano il paese da est a ovest (dal confine con l'Algeria fino alla costa atlantica) e le arterie che lo attraversano da nord a sud (dalla costa mediterranea fino al Sahara Occidentale). In **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.** è rappresentata la Rete infrastrutturale stradale considerata.

Le strutture autostradali sono poco sviluppate e si esauriscono lungo le direttrici che collegano Casablanca a Tangeri e Rabat a Fès. L'estensione totale della rete autostradale – appena superiore alla soglia dei 500 km – è decisamente modesta, anche se va sottolineato il decisivo incremento che si è registrato in questo segmento infrastrutturale nel corso degli ultimi anni. La tendenza in corso è esemplificata dal confronto tra i dati rilevati nel 1996 e quelli più recenti del 2003: nell'arco di tale periodo si è pervenuti al raddoppio dell'estensione della rete autostradale.

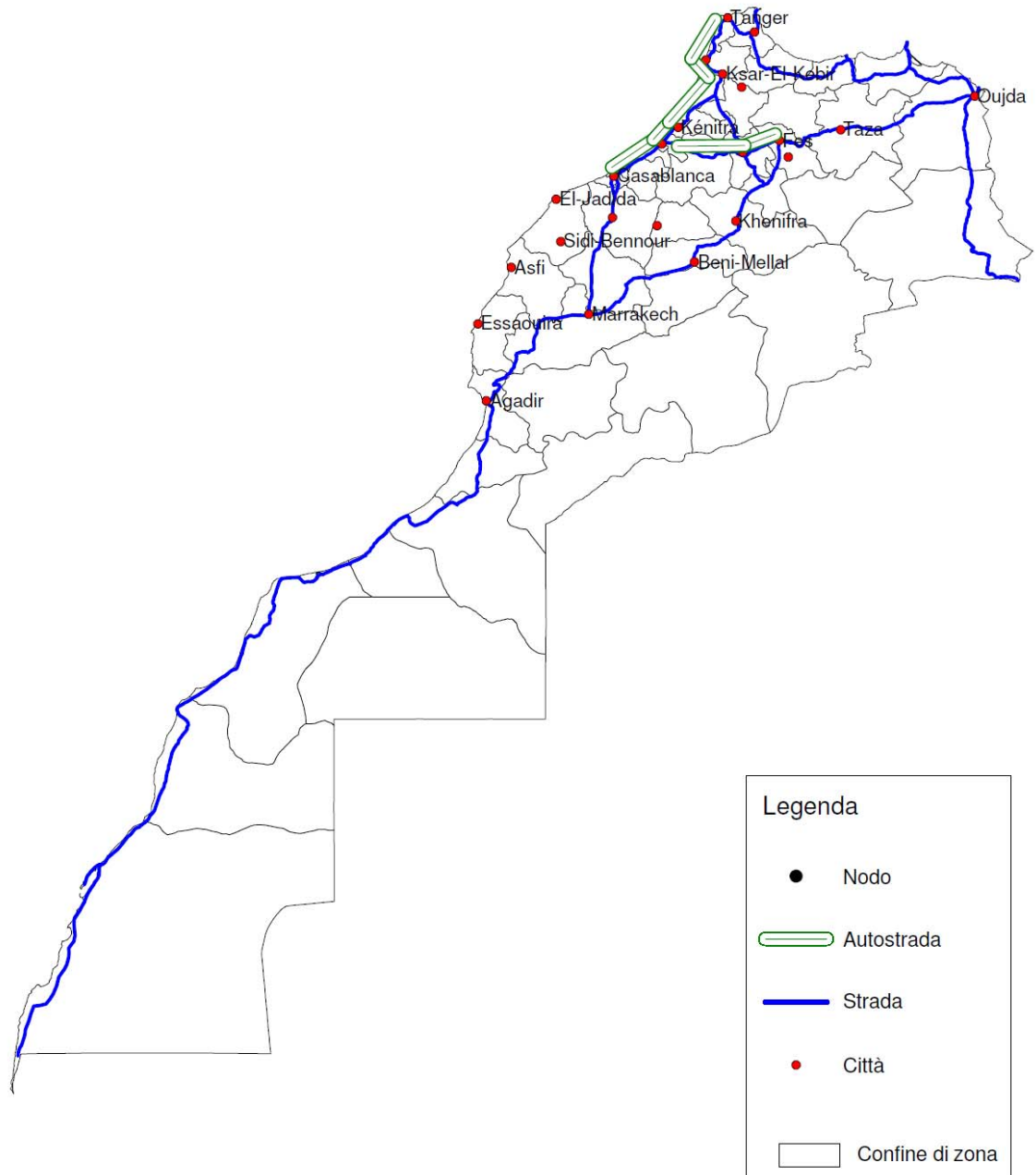


Figura 1.1 - Marocco. Rete infrastrutturale stradale

Su questa base è possibile rilevare i dati di base specifici relativi ai singoli archi.

E' quindi necessario procedere per ogni elemento – lineare o puntuale- rilevando la singola caratteristica.

Il rilievo della singola caratteristica associata al singolo elemento è altresì difficoltoso in mancanza di qualunque base dati omogenea; risulta quindi necessario svolgere un processo di rilievo, confronto e verifica del singolo dato relativo alla definizione di una caratteristica.

La ricostruzione delle caratteristiche specifiche del singolo elemento del sistema di offerta permette a livello più strutturato di confrontare i differenti elementi, e ciò sia per gli insiemi di elementi lineari che per gli insiemi di elementi puntuali.

La ricostruzione dei differenti insiemi viene svolta sul piano analitico con il rilievo delle caratteristiche e sul piano geometrico con il loro posizionamento territoriale. Le fasi descritte sono svolte ciclicamente sino ad ottenere una accettabile convergenza tra i dati di diretto rilievo sulle mappe terrestri, quelli di rilievo dai sistemi informativi territoriali, che per il Paese in analisi sono estremamente ridotti, e quelli di derivazione analitica che appunto per la loro natura sono incomparabili e necessitano di una specifica preparazione per essere ricongiungibili e quindi trattabili.

Partendo da questi dati è possibile costruire il grafo rappresentativo dell'offerta stradale. Il grafo è costituito da un insieme di nodi, individuati in corrispondenza dell'intersezione di due assi stradali diversi o in corrispondenza di un centro urbano da esso attraversato, e da un insieme di archi.

Ogni arco ha associato un insieme di caratteristiche dell'infrastruttura che esso rappresenta. In Figura 1.2 e in Tabella 1.2 si riportano le caratteristiche finali del grafo proposto.

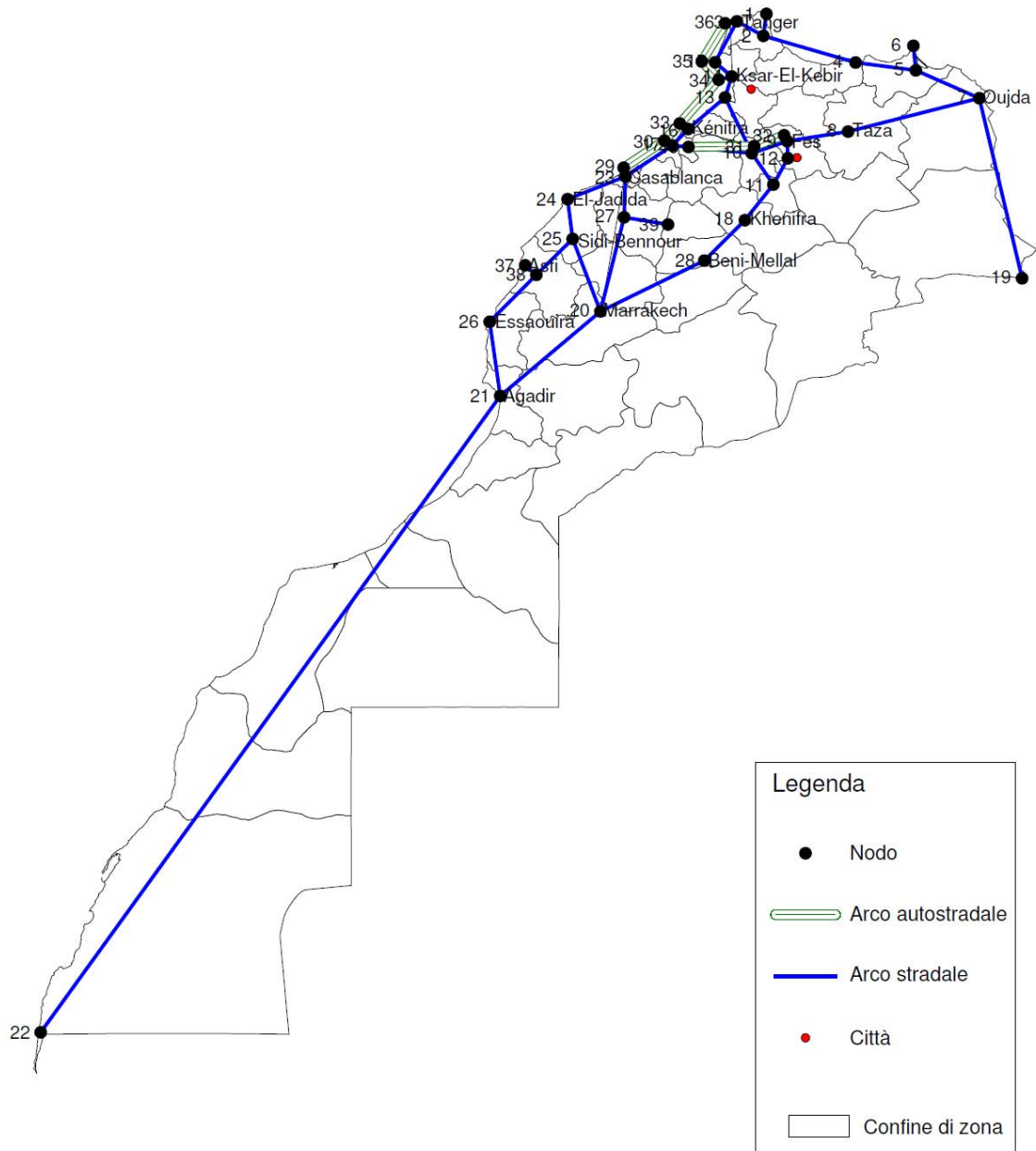


Figura 1.2 – Marocco. Grafo stradale

Tabella 1.2 – Marocco. Grafo stradale: caratteristiche degli archi

Codice strada	Ni	Nj	Lungh (km)	Pendenza*	Corsie per senso di	Carreggiate separate
A1	30	33	35.18	P	2	No
A1	33	34	89.30	P	2	Si
A1	34	35	37.92	P	2	Si
A1	35	36	68.85	P	2	Si
A2	31	32	47.34	P	2	Si
A2	31	40	96.90	P	2	Si
A3	29	30	73.73	P	2	Si
N1	3	15	71.65	P	1	No
N1	3	36	0.50	P	1	No
N1	13	14	34.50	P	1	No
N1	13	16	73.62	P	1	No
N1	14	15	32.88	P	1	No
N1	14	34	0.50	P	1	No
N1	15	35	0.50	P	1	No
N1	16	17	34.50	P	1	No
N1	16	33	0.50	P	1	No
N1	17	23	84.90	P	1	No
N1	17	30	0.50	P	1	No
N1	23	24	92.96	P	1	No
N1	23	29	0.50	P	1	No
N1	24	25	62.99	P	1	No
N1	25	38	78.40	P	1	No
N1	26	21	117.57	P	1	No
N1	38	26	102.22	P	1	No
N10	21	22	1240.03	P	1	No
N11	39	27	66.40	P	1	No
N13	1	2	34.86	P	1	No
N13	4	5	88.35	P	1	No
N13	9	10	55.54	P	1	No
N13	9	32	0.50	P	1	No
N13	10	11	58.58	P	1	No
N13	10	13	96.11	P	1	No
N13	10	31	0.5	P	1	No
N13	10	40	0.50	P	1	No
N13	40	17	9.70	P	1	No
N15	5	6	38.64	P	1	No
N17	7	19	290.48	P	1	No
N2	2	4	140.18	C	1	No
N2	3	2	44.50	P	1	No
N2	5	7	102.50	P	1	No
N6	7	8	199.47	P	1	No
N6	8	9	90.85	P	1	No
N7	25	20	121.54	P	1	No
N8	9	12	26.80	P	1	No
N8	11	18	70.19	P	1	No
N8	12	11	46.67	P	1	No
N8	20	21	202.34	P	1	No
N8	20	28	175.73	P	1	No
N8	28	18	88.16	P	1	No
N9	23	27	64.32	P	1	No
N9	27	20	152.24	P	1	No
S120	37	38	22.46	P	1	No

*P:Pianeggiante, C:Collinare, M: Montagna

Dall'analisi delle caratteristiche della rete stradale emerge che:

- circa 400 km risultano a carreggiate separate; circa 4.300 km risultano a carreggiata singola;
- circa 450 km risultano con due corsie per senso di marcia; circa 4.300 km con una corsia per senso di marcia;
- circa 4.600 km risultano pianeggianti; circa 140 km risultano collinari.

La porzione di rete autostradale che si snoda all'interno dei conglomerati urbani è rappresentata con un elemento puntuale.

Rete ferroviaria

Le linee ferroviarie del Marocco sono due e percorrono il paese da nord a sud e da nord a est (Figura 1.3). La linea da nord a sud (linea atlantica) si estende da Tangeri a Marrakesh, attraversando Rabat e Casablanca. La linea nord est porta da Sidi Kacem a Meknes, Oujda, Fes e Taza.

La lunghezza complessiva delle due linee è di 1907 km (Eurostat, 2007) di cui 1537 a doppio binario (80% del totale) e 370 a binario singolo (20% del totale). A questi vanno aggiunti circa 500 chilometri di linea di servizio.

La rete ferroviaria è costituita, per la maggior parte, da un singolo binario elettrificato. Le condizioni della rete ferroviaria consentono una velocità di transito dei convogli di 160 km/ora. La rete ferroviaria è controllata dalla compagnia marocchina Office National des Chemins de Fer (ONCF).

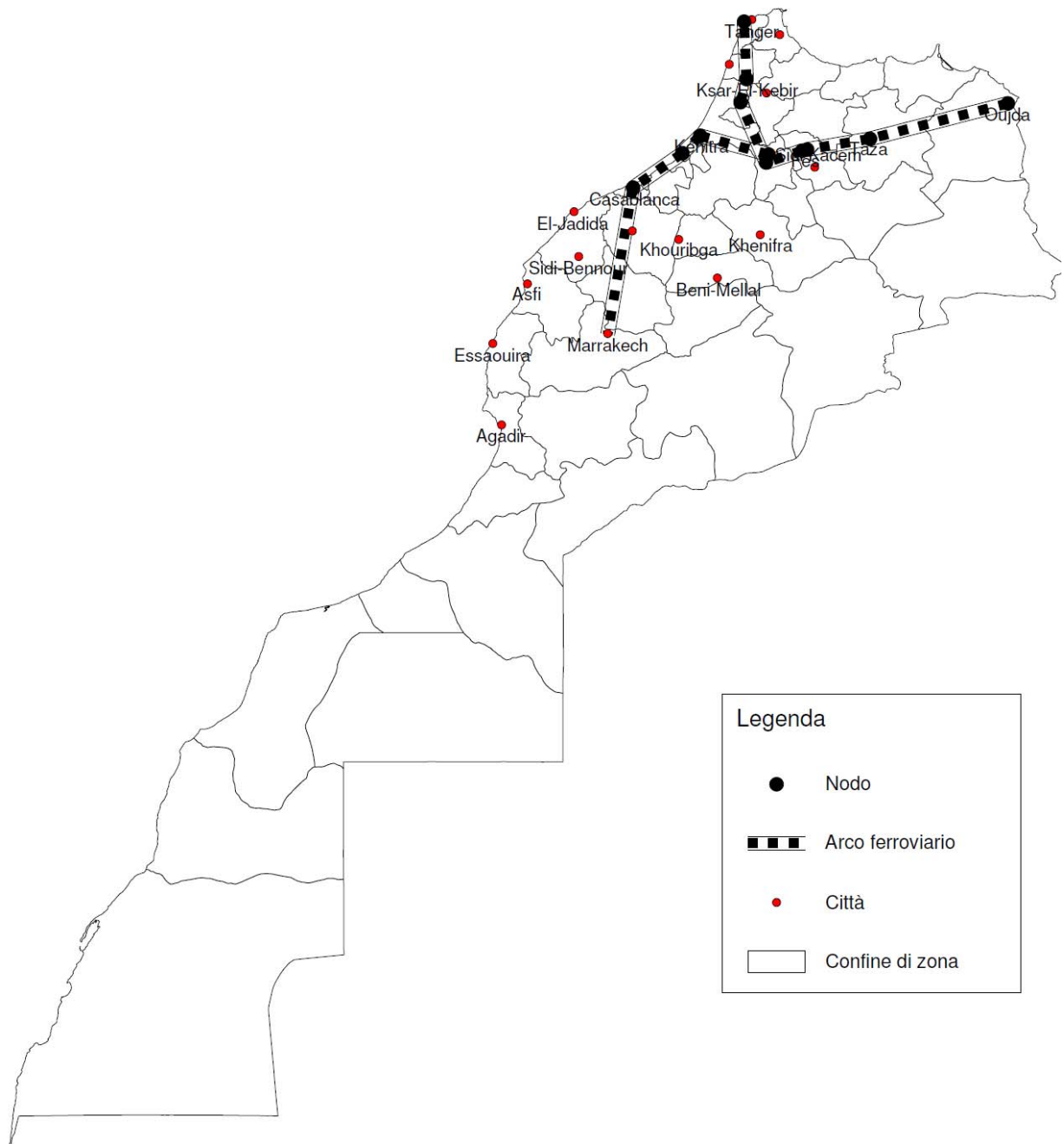


Figura 1.3 – Marocco. Grafo ferroviario

Porti

Il Marocco conta 24 porti di cui 10 porti di commercio e pesca, 14 porti regionali (si tratta di porti per pescherecci). I porti principali sono quelli di Casablanca, Mohammedia, Jorf Lasfar, Safi, Agadir e Tangeri. Dati i lavori per miglorie tuttora in corso all' interno del porto di Tangeri, non sono disponibili dati definitivi riguardo questo porto. In Figura 1.4 e in

Tabella 1.3 sono riportati i dati degli altri dei porti citati.

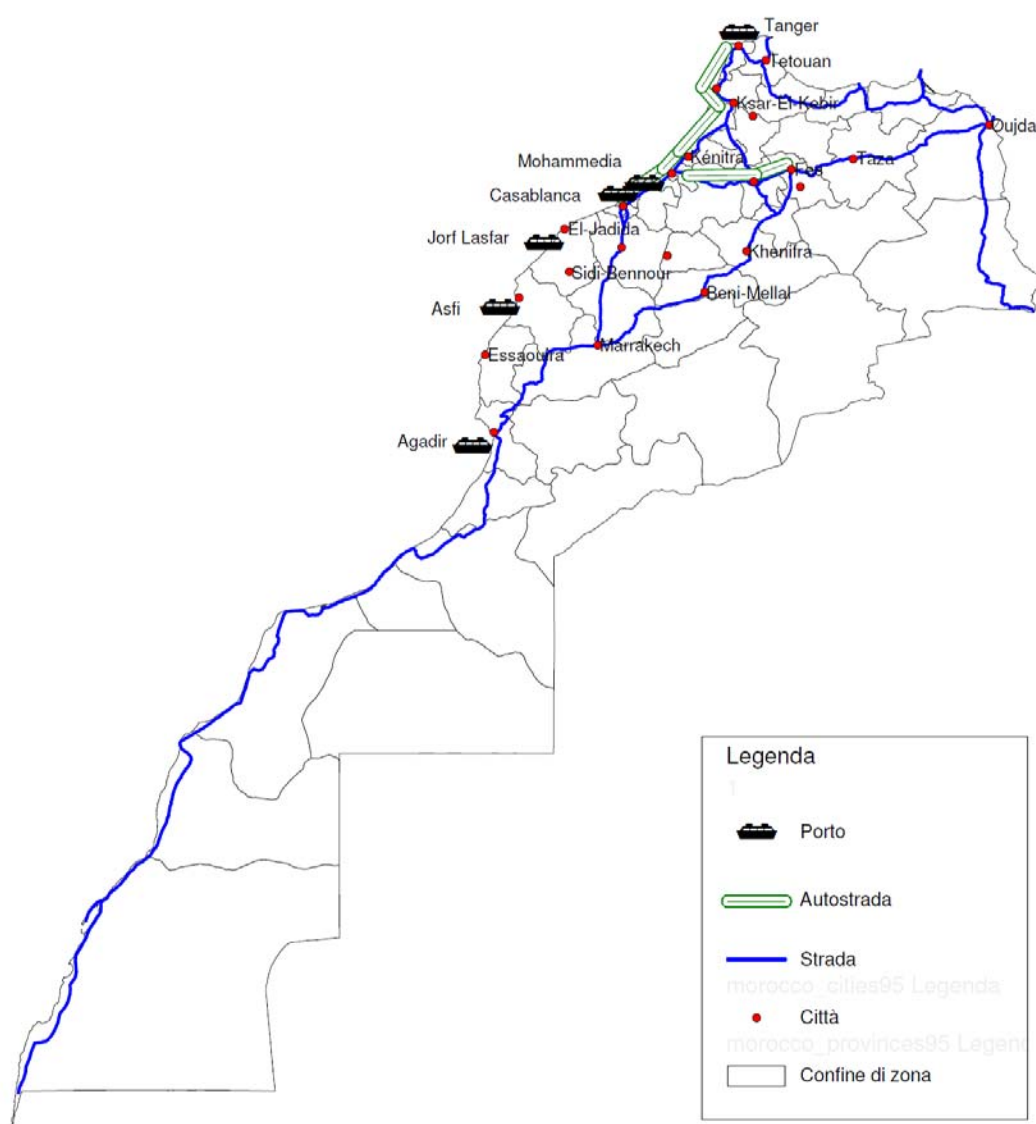


Figura 1.4 – Marocco. Porti

Tabella 1.3 – Marocco. Porti: caratteristiche

Porto	Superficie banchina (ha)	Superficie bacino (ha)	Lungh. Banchine (m)	Pescaggio massimo (m)	Installazioni speciali
Mohammedia	ND	750	500	17	Strutture per lo stoccaggio di prodotti chimici e petroliferi
Casablanca	125	ND	7410	12	Terminal containers
Safi (Asfi)	85	43	2348	12	Terminal minerali e idrocarburi Silo per cereali
Agadir	45	45	2461	9	Terminal minerali e prodotti chimici Porto pescherecci

Dalla

Tabella 1.3 emerge che tre dei quattro porti considerati hanno una profondità del fondale maggiore o uguale a 12 metri, sono quindi porti potenziali per il commercio internazionale.

Aeroporti

Il Marocco dispone di 60 aeroporti tra nazionali e internazionali. In Figura 1.5 si riportano i 6 aeroporti principali del Marocco.

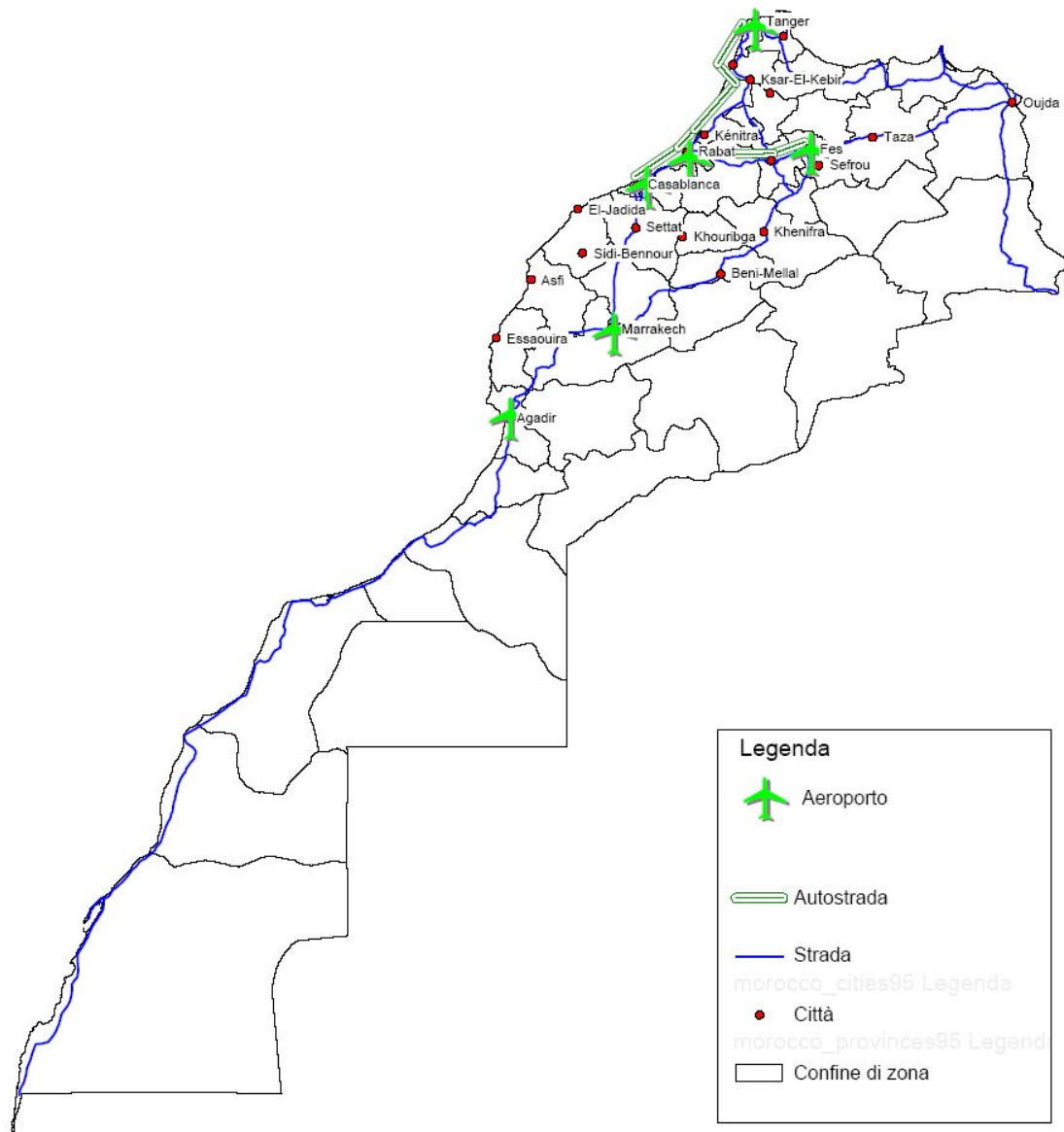


Figura 1.5 – Marocco. Aeroporti

Caratteristiche territoriali

Per consentire la modellizzazione del sistema di trasporto, il Paese è stato discretizzato, suddividendo l'intera area in zone di traffico fra le quali si è supposto si svolgano gli spostamenti.

Tali spostamenti vengono definiti spostamenti interzonali, mentre per spostamenti intrazonali si intendono gli spostamenti che iniziano e terminano all'interno della stessa zona.

Le zone possono essere costituite da intere città o gruppi di città, a scala regionale o nazionale, fino a comprendere pochi isolati a scala urbana.

Nell'ambito di questo lavoro, per il Marocco sono state individuate 23 zone omogenee, rispetto a cui vengono riportati e analizzati i dati relativi alla popolazione.

Per analizzare le caratteristiche territoriali, sono state analizzate le seguenti informazioni:

- popolazione residente suddivisa per zona (Tabella 1.4);
- popolazione residente suddivisa per zona e condizione professionale (Tabella 1.5).

Dall'analisi della condizione professionale è possibile desumere informazioni relative alla mobilità di persone per i motivi casa – lavoro e casa scuola.

Tabella 1.4 - Marocco. Popolazione residente suddivisa per zona

Zona	Popolazione Totale
Agadir	550200
Asfi	284750
Beni-Mellal	163248
Casablanca	2940623
El-Jadida	26667
Essaouira	69493
Fes	774754
Kénitra	448785
Khenifra	72672
Khouribga	166397
Ksar-El-Kebir	110000
Larache	107371
Marrakech	745541
Meknes	530171
Ouezzane	57972
Oujda	678778
Rabat	1385872
Sefrou	64006
Settat	116570
Sidi-Bennour	39593
Tanger	526215
Taza	139686
Tetouan	376349

Tabella 1.5 - Marocco. Popolazione suddivisa per zona e per condizione professionale

Zona	Popolazione Attiva	Addetti totali	Addetti ai servizi	Addetti al commercio
Agadir	165060	140301	98211	42090
Asfi	85425	72611	50828	21783
Beni-Mellal	48974	41628	29140	12488
Casablanca	882187	749859	524901	224958
El-Jadida	8000	6800	4760	2040
Essaouira	20848	17721	12405	5316
Fes	232426	197562	138294	59269
Kénitra	134636	114440	80108	34332
Khenifra	21802	18531	12972	5559
Khouribga	49919	42431	29702	12729
Ksar-El-Kebir	33000	28050	19635	8415
Larache	32211	27380	19166	8214
Marrakech	223662	190113	133079	57034
Meknes	159051	135194	94636	40558
Ouezzane	17392	14783	10348	4435
Oujda	203633	173088	121162	51927
Rabat	415762	353397	247378	106019
Sefrou	19202	16322	11425	4896
Settat	34971	29725	20808	8918
Sidi-Bennour	11878	10096	7067	3029
Tanger	157865	134185	93929	40255
Taza	41906	35620	24934	10686
Tetouan	112905	95969	67178	28791

Dall'analisi dei dati riportati emerge come la maggior parte delle residenze sia collocata nel nord del Paese. Ciò comporta che in tale area sia concentrata la maggior parte della mobilità di persone relativa agli spostamenti casa – lavoro (attivi) e casa – scuola (studenti).

1.1.2 Algeria

L'Algeria, ufficialmente Repubblica Democratica Popolare di Algeria, è uno stato dell'Africa del nord, appartenente al Maghreb, parzialmente occupato dal deserto del Sahara. La sua capitale, Algeri, si situa all'estremo nord: da essa deriva il nome del paese. Secondo Paese del continente per superficie, confina a nord con il mar Mediterraneo, mentre le frontiere terrestri si dividono con la Tunisia a nord est, Libia a est, Niger a sud est, Sahara occidentale, Mauritania e Mali a sud ovest, per terminare con il Marocco ad ovest.

L'Algeria è membro dell'Unione Africana e della Lega araba dal momento della sua indipendenza dalla Francia nel 1962, fa parte dell'OPEC dal 1969 e ha contribuito fattivamente alla creazione, nel 1988, dell'Unione del Maghreb Arabo (UMA).

Costituzionalmente, l'Algeria è definita come un paese musulmano, arabo e amazigh (berbero).

Secondo la Costituzione (del 1976, modificata nel 1979 ed emendata nel 1988, 1989 e 1996), l'Algeria è una repubblica presidenziale democratica.

Da un punto di vista amministrativo, l'Algeria è suddivisa in 48 wilaya (province), nominate dal Presidente della Repubblica e dipendenti dal Ministro dell'Interno.

Nella Tabella 1.6 sono riportati alcuni dati socio-economici di sintesi relativi all'intero Paese (Dati Generali).

Tabella 1.6 – Algeria. Dati generali

Dato	Valore
Superficie	2.381.741 Km ²
Popolazione	30.579.000
Densità	13 ab/Km ²
Lingua	Arabo (Nazionale e ufficiale), Berbero (Nazionale), Francese
Religione	Musulmani (99,5%), Altri Musulmani (0,4%), Cattolici (0,1%)
Capitale	Algeri
Forma istituzionale	Repubblica Democratica e Popolare
Relazioni internazionali	Membro di Lega Araba, OCI, ONU, OPEC, e OUA
Unità Monetaria	Dinar Algerino (0,01 Euro)

Fonte ICE, <http://www.ice.gov.it/estero2/algeri/>, ultima verifica 17/12/2008

Rete stradale

La rete stradale algerina si compone di una serie di infrastrutture che attraversano il paese da est a ovest e da nord a sud.

E' costituita da 108.302 chilometri di strade ripartiti come segue:

- 28.156 Km di Strade Nazionali, di cui 3.720 km non asfaltate;
- 23.806 Km di Chemins de Wilaya di cui 2.367 km non asfaltate ;
- 56.340 Km de Chemins Communaux di cui 24.332 km non asfaltate.

In questo lavoro è stata considerata la viabilità principale ed in particolare le arterie stradali che attraversano il paese da est a ovest (dal confine con la Tunisia a quello con il Marocco) e due arterie che lo attraversano da nord a sud (dalla costa fino al deserto). In Tabella 1.7 sono riportate alcune caratteristiche delle infrastrutture analizzate. In Figura 1.6 è rappresentata la rete infrastrutturale stradale considerata.

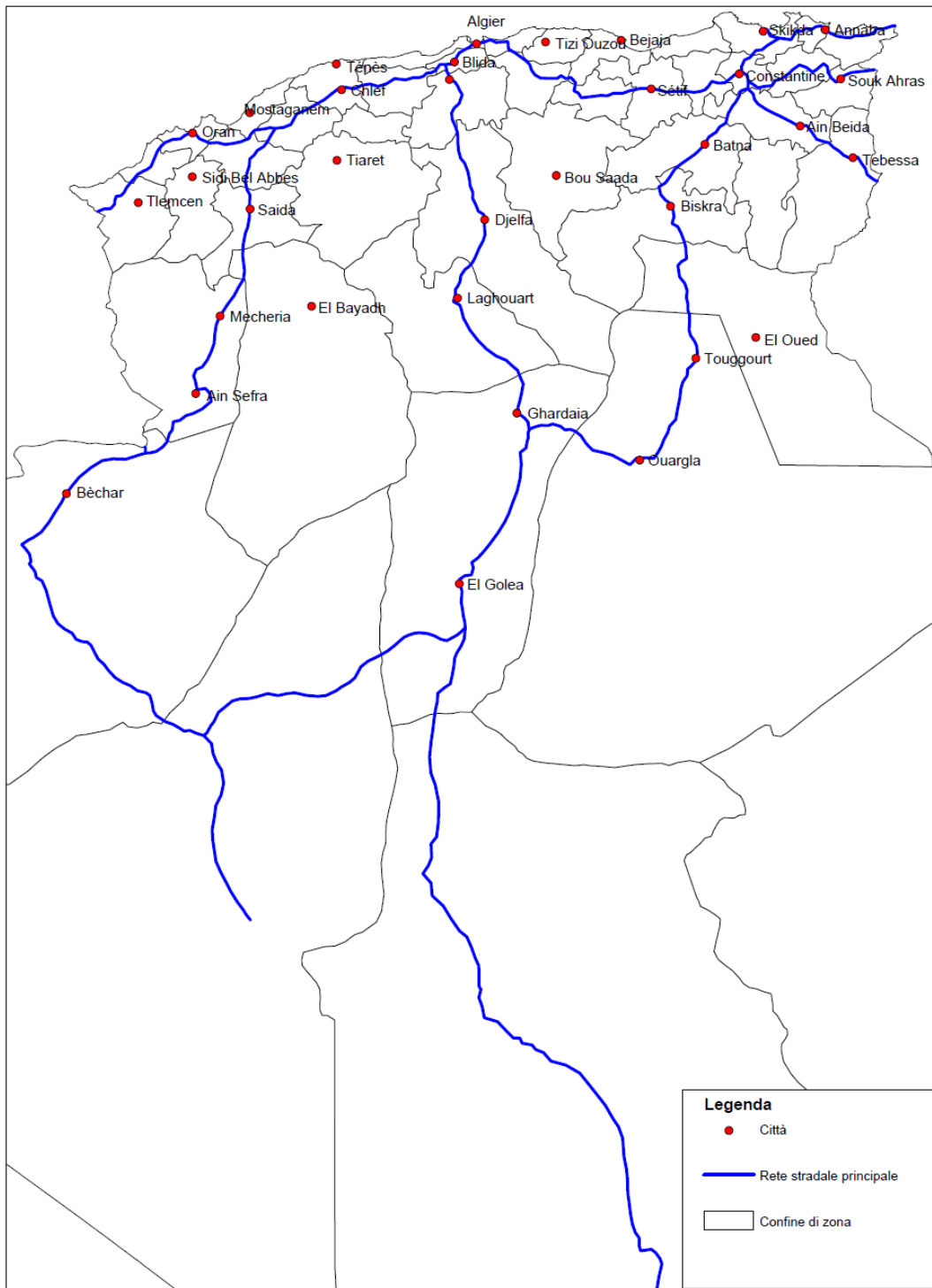


Figura 1.6 – Algeria. Rete infrastrutturale stradale

Su questa base è possibile rilevare i dati di base specifici relativi ai singoli archi.

E' quindi necessario procedere per ogni elemento – lineare o puntuale – rilevando la singola caratteristica.

Il rilievo della singola caratteristica associata al singolo elemento è altresì difficoltoso in mancanza di qualunque base dati omogenea; risulta quindi necessario svolgere un processo di rilievo, confronto e verifica del singolo dato relativo alla definizione di una caratteristica.

La ricostruzione delle caratteristiche specifiche del singolo elemento del sistema di offerta permette a livello più strutturato di confrontare i differenti elementi, e ciò sia per gli insiemi di elementi lineari che per gli insiemi di elementi puntuali.

La ricostruzione dei differenti insiemi viene svolta sul piano analitico con il rilievo delle caratteristiche e sul piano geometrico con il loro posizionamento territoriale. Le fasi descritte sono svolte ciclicamente sino ad ottenere una accettabile convergenza tra i dati di diretto rilievo sulle mappe terrestri, quelli di rilievo dai sistemi informativi territoriali, che per il Paese in analisi sono estremamente ridotti, e quelli di derivazione analitica che appunto per la loro natura sono incomparabili e necessitano di una specifica preparazione per essere ricongiungibili e quindi trattabili.

Partendo da questi dati è stato possibile costruire il grafo rappresentativo dell'offerta stradale. Il grafo è costituito da un insieme di nodi, individuati in corrispondenza dell'intersezione di due assi stradali diversi o in corrispondenza di un centro urbano da esso attraversato, e da un insieme di archi. Ogni arco ha le caratteristiche dell'infrastruttura che esso rappresenta. In Figura 1.7 e in Tabella 1.1 si riportano le caratteristiche del grafo proposto.

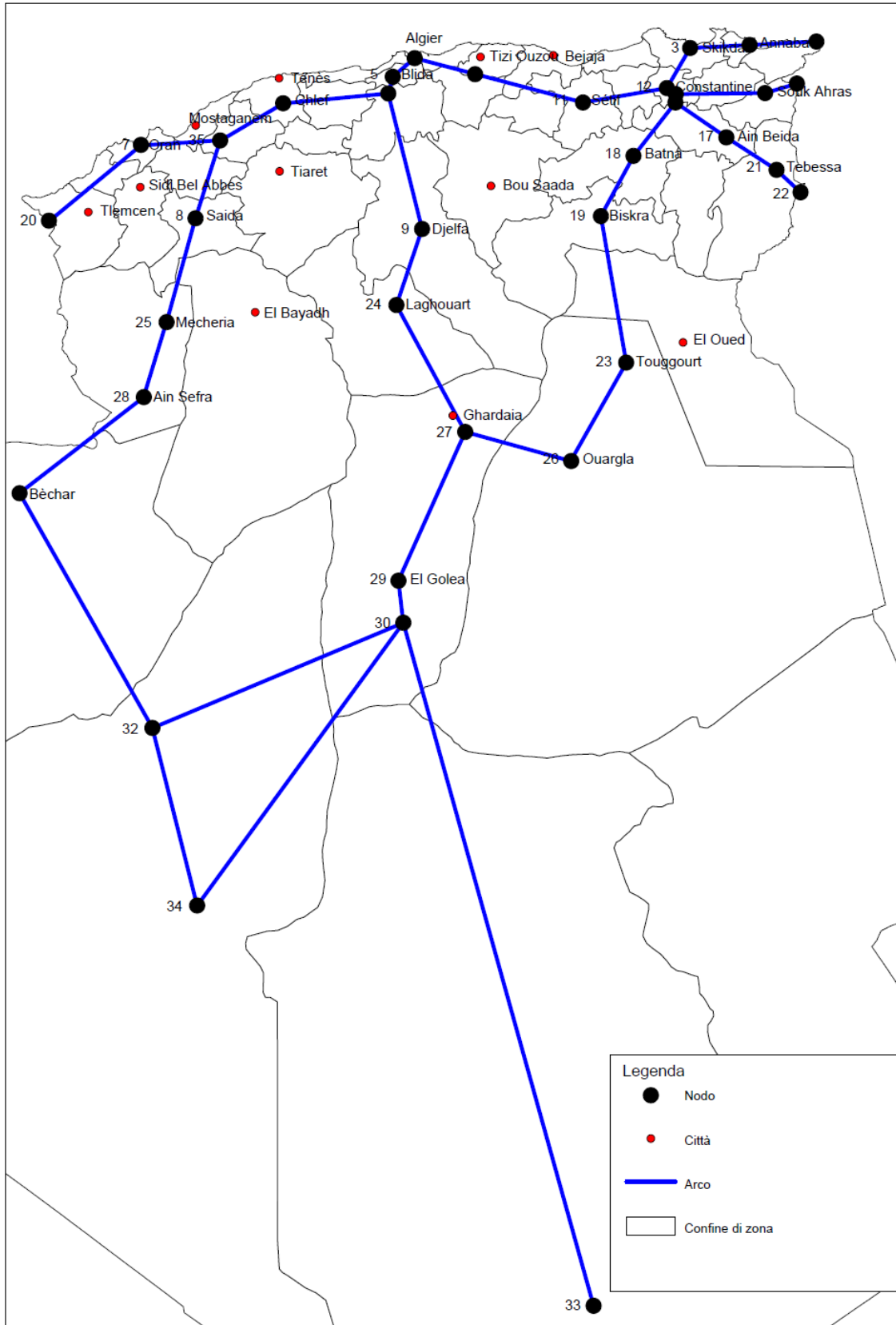


Figura 1.7 – Algeria. Grafo stradale

Tabella 1.7 – Algeria. Grafo stradale: caratteristiche degli archi

Codice strada	Ni	Nj	Lungh (km)	Pendenza*	Corsie per senso di marcia	Carreggiate separate
N1	27	30	212.98	C	1	No
N1	30	32	55.53	C	1	No
N1	32	33	929.93	C	1	No
N1	55	61	182.20	C	1	No
N1	58	59	36.22	P	2	Si
N1	59	55	22.45	P	1	No
N1	61	63	104.74	P	1	No
N1	63	27	187.61	P	1	No
N10	10	15	77.19	P	2	Si
N10	15	66	74.81	P	2	Si
N10	66	68	41.71	P	2	Si
N12	58	72	75.59	P	2	Si
N12	72	74	82.38	P	2	Si
N12	74	17	54.85	P	1	No
N2	50	76	39.10	P	2	Si
N20	8	12	108.72	C	2	Si
N20	12	13	40.65	C	1	No
N3	5	6	61.25	P	2	Si
N3	6	8	13.51	P	2	Si
N3	8	10	10.95	P	2	Si
N3	10	20	86.39	P	2	Si
N3	20	21	88.91	P	2	Si
N3	21	24	194.07	P	2	Si
N3	24	26	146.26	P	2	Si
N4	48	50	97.55	P	2	Si
N4	54	48	92.41	P	2	Si
N4	54	55	127.52	P	2	Si
N44	1	3	81.29	P	2	Si
N44	3	5	72.20	P	2	Si
N49	26	27	141.02	C	2	Si
N5	6	17	103.96	P	2	Si
N51	32	34	357.76	C	1	No
N6	34	38	239.67	C	1	No
N6	41	34	353.30	C	1	No
N6	41	43	203.56	P	1	No
N6	43	45	102.40	P	1	No
N6	45	46	139.76	P	1	No
N6	46	48	106.57	P	1	No

*P:Pianeggiante, C:Collinare, M: Montagna

Dall'analisi delle caratteristiche della rete stradale emerge che:

- circa 1850 km risultano a carreggiate separate; circa 3.300 km risultano a carreggiata singola;
- circa 1850 km risultano con due corsie per senso di marcia; circa 3.300 km con una corsia per senso di marcia;
- circa 2.500 km risultano pianeggianti; circa 2600 km risultano collinari.

Rete ferroviaria

La rete ferroviaria algerina si estende per circa 4000 km ed è gestita dalla Société nationale de transport ferroviaire (SNTF).

Sono state considerate le infrastrutture esistenti che attraversano il paese: una linea da est ad ovest (da Annaba fino a Orano) e tre linee da nord a sud (Mostaganem – Mecheria, Skikda - Touggourt e Annaba – Tebessa). Il tratto Annaba – Orano si estende per circa mille chilometri a scartamento ordinario e serve le principali città a nord del paese (Constantine, Bejaia, Blida, Mostaganem,...). Le tre linee che penetrano nel sud del paese sono per la maggior parte a binario singolo. La linea ferroviaria corre in generale parallelamente alla rete stradale, la zona sud del paese è sprovvista di infrastrutture ferroviarie (Figura 1.8).

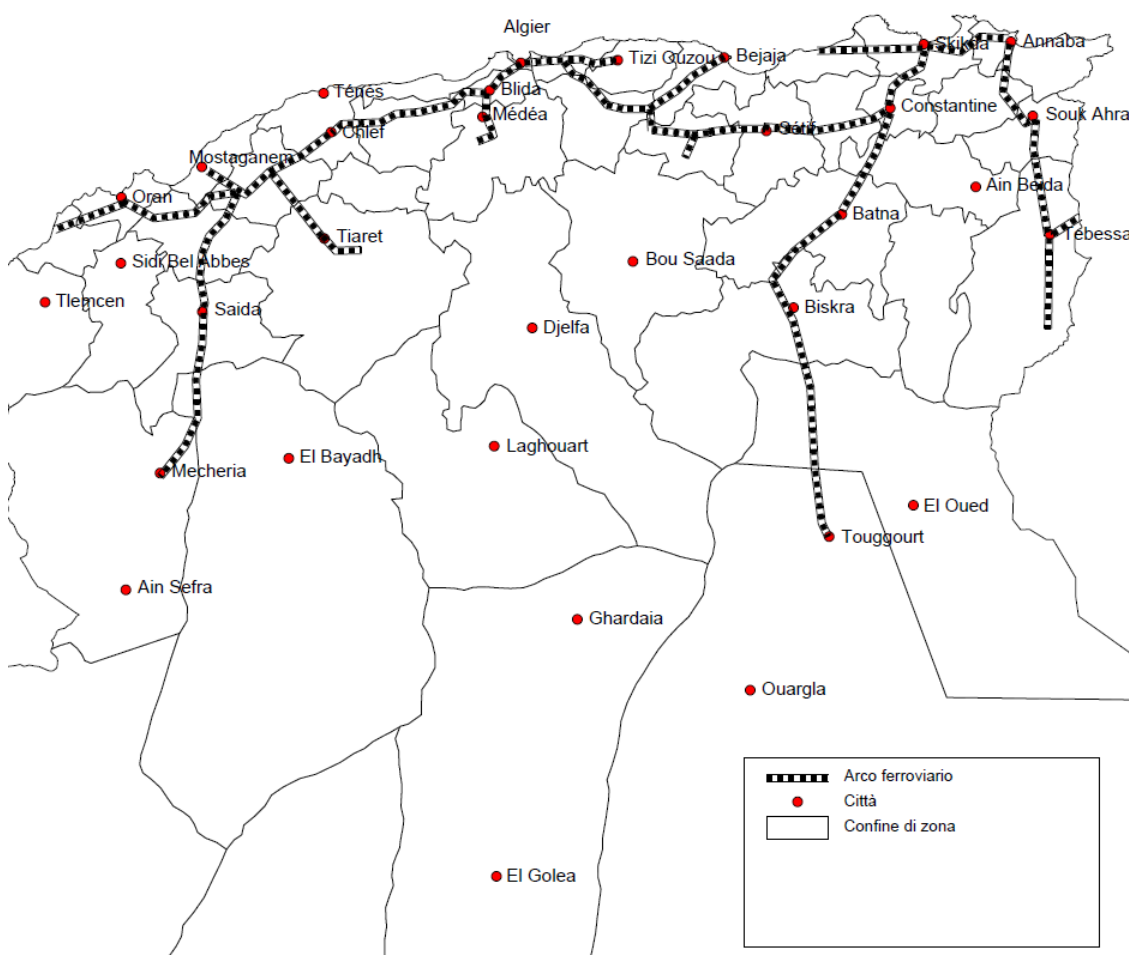


Figura 1.8 – Algeria. Grafo ferroviario

Porti

L'Algeria conta 34 porti di cui 11 porti di commercio, due porti specializzati per idrocarburi, un porto misto e 21 porti secondari (commercio, pesca e diporto). I principali porti del paese mancano di infrastrutture ed equipaggiamenti adatti alle navi ed adeguati metodi di manutenzione.

Eccetto il porto di Djen-Djen (Wilaya de Jijel), i porti algerini sono situati in prossimità di siti urbani e, di fatto, l'accrescimento dei traffici portuali coniugato ad una forte urbanizzazione delle città costiere e un tasso di motorizzazione in costante aumento, costituiscono un vincolo importante per la fluidità del traffico all'interno del paese.

In Figura 1.9 sono riportati dieci dei porti più importanti e in Tabella 1.8 sono riportate le loro caratteristiche principali.

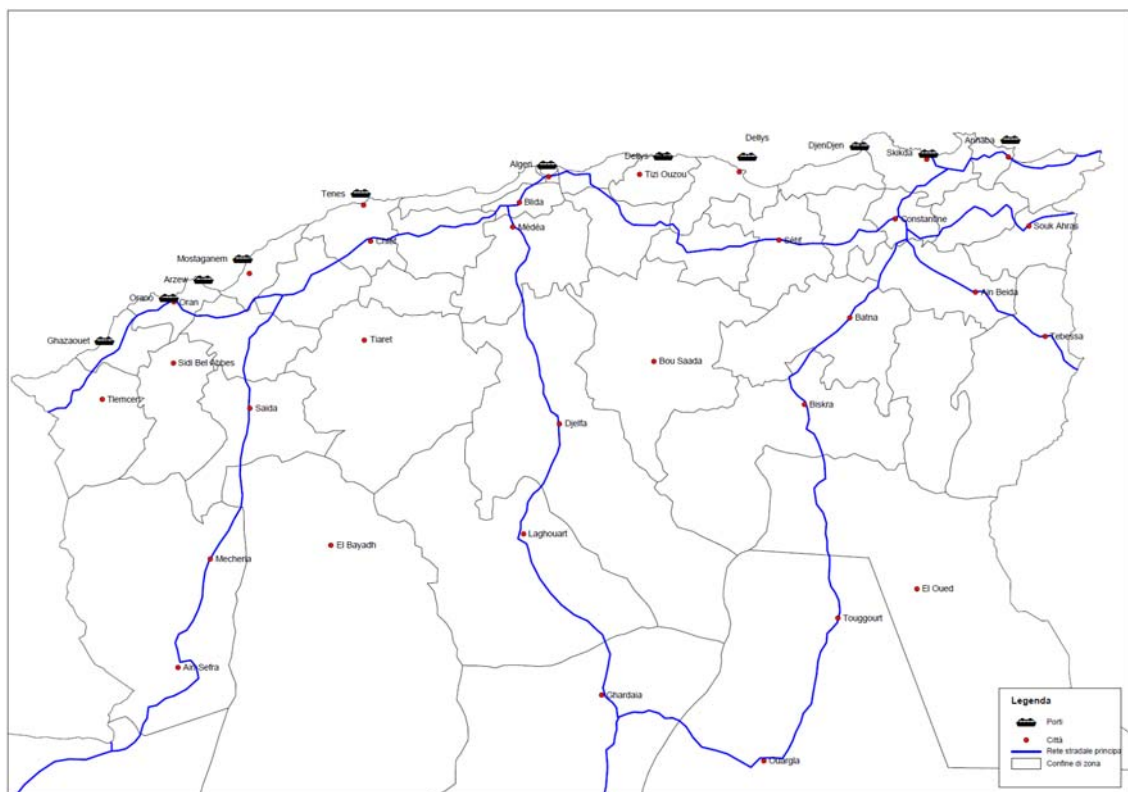


Figura 1.9 – Algeria. Porti

Tabella 1.8 – Algeria. Porti: caratteristiche principali*

Porto	Superficie banchina (ha)	Superficie bacino (ha)	Lungh. Banchine (m)	Pescaggio massimo** (m)	Installazioni speciali
Annaba	89	104	3455	12.50	Porto passeggeri: capacità 30000 passeggeri Silo per grano: capacità 16000 tons Terminal containers
Skikda	51	43.3	1860	15.00	Porto passeggeri: capacità 12000 passeggeri Silo per grano: capacità 20000 tons Bacino di carenaggio 23 km di binario
Djen-Djen	104	180	2250	18.80	Rete di acqua potabile Terminal containers: capacità 6200 TEU
Bejaia	44	156	2200	15.00	Porto passeggeri: capacità 45000 passeggeri /anno Silo per grano: capacità 30000+120000 tons Floating dock, capacità 15000 tons
Algeri	28	184	8609	16.00	Porto passeggeri: capacità 350000 passeggeri/anno Silo per grano: capacità 30000 tons Dry docks Scanner containers
Tenes	75	17	420	12.00	Silo per grano: capacità 5500 tons Bilancia (50 tons) Asphalt Station: capacity 4700 tons
Mostaganem	60	30	1955	12.00	Silo per grano: capacità 30000 tons Dry dock: Bilancia Banchine pescherecci Binario
Arzew	24	153	1730	20.00	Silo per cemento: capacità 1800 tons Dry dock Station of deballastage
Orano	72	122	4200	20.00	Porto passeggeri: capacità 120000 passeggeri /anno Silo per grano: capacità 30000 tons Dry dock
Ghazaouet	24	153	1730	20.00	Silo per cemento: capacità 1800 tons Dry dock Station of undeballasting

* dati reperibili su sogeports.com ** dati reperibili su portfocus.com

Dalla Tabella 1.8 è possibile notare che i porti considerati hanno una profondità del fondale compresa tra 12 e 20 metri, sono quindi porti potenziali per il commercio internazionale di container.

Aeroporti

L'Algeria dispone di 63 aeroporti. Tra questi, 16 sono di classe internazionale, 20 nazionale, 19 a uso limitato e 8 eliporti. Queste infrastrutture coprono in maniera sufficiente il territorio.

In Figura 1.10 si riportano i principali aeroporti dell'Algeria.

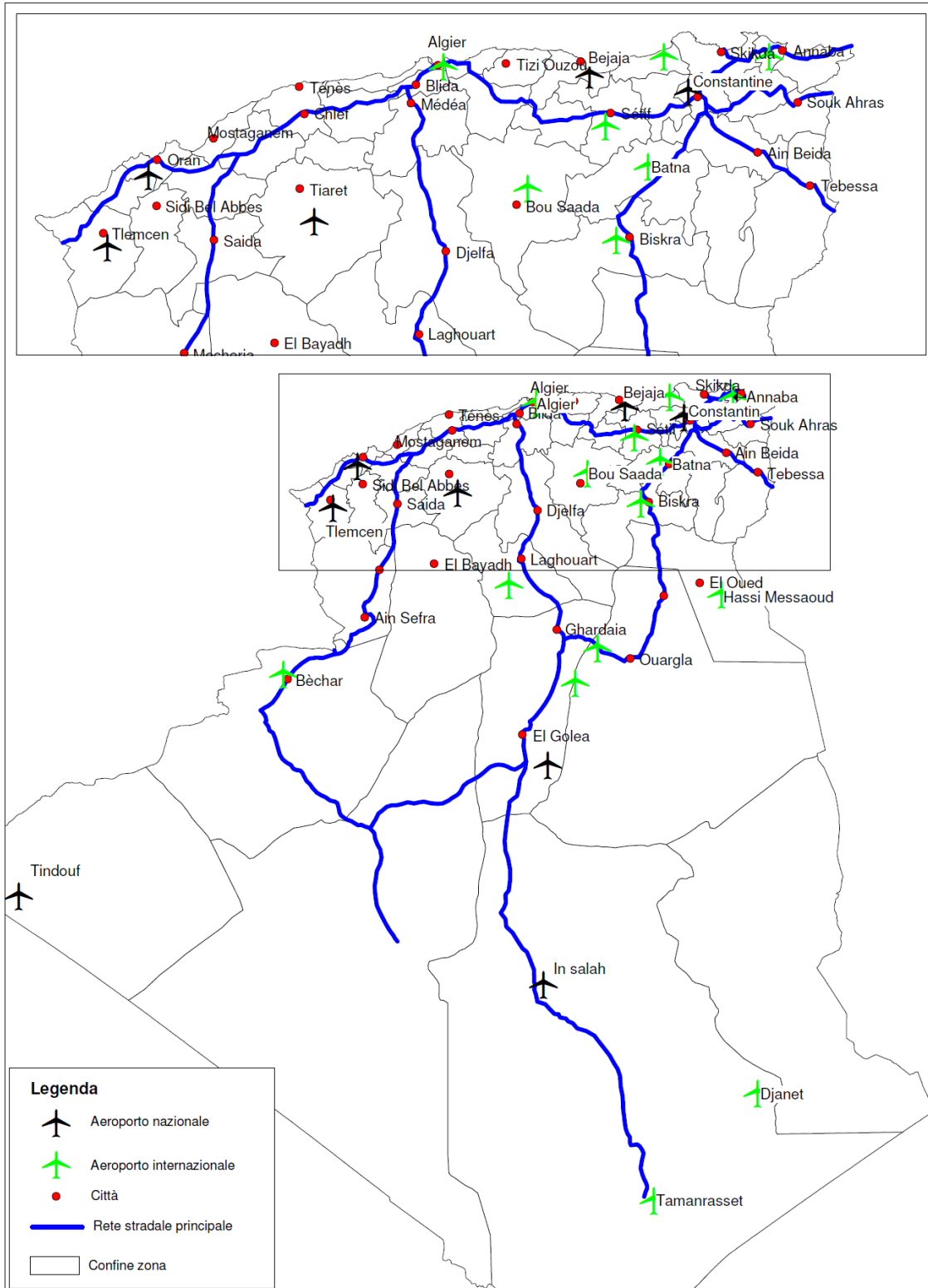


Figura 1.10 – Algeria. Aeroporti

Caratteristiche territoriali

Per consentire la modellizzazione del sistema di trasporto, il Paese è stato discretizzato, suddividendo l'intera area in zone di traffico fra le quali si è supposto si svolgano gli spostamenti.

Tali spostamenti vengono definiti spostamenti interzonali, mentre per spostamenti intrazonali si intendono gli spostamenti che iniziano e terminano all'interno della stessa zona.

Le zone possono essere costituite da intere città o gruppi di città, a scala regionale o nazionale, fino a comprendere pochi isolati a scala urbana.

Nell'ambito di questo lavoro, per l'Algeria sono state individuate 30 zone omogenee, rispetto a cui nel capitolo 2 viene riportata la stima della domanda di mobilità.

Di seguito vengono riportate le caratteristiche territoriali rilevate per provincia :

- popolazione residente suddivisa per provincia e per sesso (Tabella 1.9);
- popolazione residente suddivisa per provincia e per età (Tabella 1.10);
- popolazione residente suddivisa per provincia e condizione professionale (Tabella 1.11).

Nella Tabella 1.12 vengono individuate le città più popolose dell'Algeria, elencando quelle caratterizzate da un numero di abitanti superiore a 100000.

Tabella 1.9 - Algeria. Popolazione residente suddivisa per provincia e per sesso

Provincia	Maschile	Femminile	Totale
Adrar	159614	152001	311615
Chlef	431184	427512	858695
Laghouat	161646	155479	317125
Oum el bouaghi	261585	257585	519170
Batna	485781	476842	962623
Bejaia	434872	421968	856840
Biskra	289959	285899	575858
Bechar	113764	111782	225546
Blida	397220	387063	784283
Bouira	318443	311117	629560
Tamanrasset	70553	66622	137175
Tebessa	277195	271871	549066
Tlemcen	424140	417914	842053
Tiaret	366702	359151	725853
Tizi ousou	553248	555460	1108708
Gvt grand alger	1287077	1275351	2562428
Djelfa	412637	385069	797706
Jijel	287581	285627	573208
Setif	662138	649275	1311413
Saida	141273	138253	279526
Skikda	397793	388361	786154
Sidi bel abbes	264286	261346	525632
Annaba	280019	277799	557818
Guelma	216213	213787	430000
Constantine	406288	404625	810914
Medea	408675	393403	802078
Mostaganem	317845	313213	631057
M sila	410150	395369	805519
Mascara	342288	333904	676192
Ouargla	226900	218719	445619
Oran	608832	605007	1213839
El bayadh	85318	83471	168789
Illizi	18403	15705	34108
B.b.areridj	281876	273527	555402
Boumerdes	329395	317994	647389
El tarf	176671	175917	352588
Tindouf	13866	13195	27060
Tissemsilt	134254	129986	264240
El oued	256656	247745	504401
Khenchela	165368	162550	327917
Souk ahras	185523	181931	367455
Tipaza	255601	250452	506053
Mila	339344	335136	674480
Ain defla	333971	326371	660342
Naama	64876	62438	127314
Ain temouchent	165262	162069	327331
Ghardaia	152720	147796	300516
Relizane	323586	318620	642205
Totale	14698589	14402278	29100867

Fonte: <http://www.ons.dz/Demogr/resultrgph1998.htm>, ultima verifica 17/12/2008

Tabella 1.10 - Algeria. Popolazione residente suddivisa per provincia e per età

Provincia	Fascia di età								ND	Totale
	0-4	5-14	15-19	20-24	25-39	40-59	60-75	>75		
Adrar	45494	91953	36785	23938	58471	36477	14228	4256	13	311615
Chlef	97028	243237	109733	85516	166401	105654	38709	10597	1821	858695
Laghouat	41626	84014	36520	30227	67226	37944	14066	4665	837	317125
Oum el bouaghi	59190	140836	63059	49953	106827	67269	25018	6949	69	519170
Batna	113755	263637	114067	92787	193279	123282	46708	14845	263	962623
Bejaia	78020	213340	108927	90604	181377	117611	49108	16644	1209	856840
Biskra	77121	157744	66367	52786	116616	68272	27712	9137	103	575858
Bechar	25490	58384	28213	22093	48200	29858	9883	3395	30	225546
Blida	81088	185992	92616	78736	180970	115263	37744	10739	1137	784283
Bouira	64318	164267	83334	67508	127284	80800	30318	11012	720	629560
Tamanrasset	21828	38792	14392	10717	29544	15641	4532	1322	408	137175
Tebessa	66331	150636	65936	51512	110901	69573	26424	7673	81	549066
Tlemcen	82024	181858	100642	88072	191391	134323	47039	16673	31	842053
Tiaret	86053	190525	89595	70066	152377	90471	35559	11201	6	725853
Tizi ouzou	89161	254080	144116	125640	237137	160160	68002	28290	2120	1108708
Gvt grand alger	229173	499592	270632	271199	683414	407138	152248	43964	5066	2562428
Djelfa	121851	241069	91302	68953	145719	85531	31591	10920	769	797706
Jijel	63986	160165	69997	56087	110482	73531	29716	9010	233	573208
Setif	149104	358855	163491	132584	266031	161883	61165	18064	235	1311413
Saida	29289	68182	35515	30590	59939	38301	12895	4811	4	279526
Skikda	82894	196873	94651	80390	167687	110996	40838	11566	261	786154
Sidi abbes	50212	115143	63763	55864	122152	79347	29148	9987	13	525632
Annaba	50009	117038	62840	59613	136204	92045	31554	8414	103	557818
Guelma	41876	101462	51602	43096	96534	64575	23781	6970	105	430000
Constantine	79969	192024	89132	78288	187683	123656	47155	12813	195	810914
Medea	88331	216231	103954	81292	162476	100739	36894	11119	1044	802078
Mostaganem	67915	163797	79341	64111	132644	85384	29406	8454	5	631057
M sila	105487	235101	99646	77994	151242	91348	33751	10739	211	805519
Mascara	71481	161142	84212	71848	146633	96432	34123	10307	13	676192
Ouargla	63678	129498	54932	39733	85528	49326	16209	5467	1249	445619
Oran	119001	258861	135718	126130	298698	191993	64994	18399	46	1213839
El bayadh	21507	42351	19647	17447	35768	20508	7997	3556	6	168789
Illizi	5319	9375	3606	2747	7439	3675	986	280	680	34108
B.b.arreridj	65090	155360	70748	54897	108659	65724	26773	7997	154	555402
Boumerdes	61405	160475	83122	67556	140336	92851	30608	10015	1023	647389
El tarf	34482	82040	44298	36932	79985	51470	18182	5123	74	352588
Tindouf	3653	7097	3024	2340	6183	3466	952	320	24	27060
Tissemsilt	30549	74894	33173	25504	51121	32364	12835	3791	8	264240
El oued	75732	153873	60229	42090	89235	52565	22129	7668	878	504401
Khenchela	39189	87270	39529	32026	65711	42365	16598	5136	93	327917
Souk ahras	38176	89501	45610	36349	80392	50716	20432	6171	109	367455
Tipaza	51246	123442	59834	51230	115829	71316	25022	7669	467	506053
Mila	79701	186691	78866	62530	135935	88713	32443	9421	178	674480
Ain defla	75298	184297	82247	63504	130995	84797	30093	8490	621	660342
Naama	14549	31015	15419	13676	28025	16288	6057	2274	10	127314
Ain temouchent	30338	67091	38033	34949	79837	52282	18817	5978	7	327331
Ghardaia	40125	79046	34417	28209	65135	34226	13503	4318	1535	300516
Relizane	70633	174729	82457	64925	129131	80155	30984	9183	9	642205
Totale	3179776	7342882	3499291	2914835	6270778	3948297	1464937	455795	24278	2910086

Fonte: Elaborazione da <http://www.ons.dz/Demogr/resultrgph1998.htm>, ultima verifica 17/12/2008

Tabella 1.11 - Algeria. Popolazione residente suddivisa per provincia e condizione professionale

Provincia	Condizione professionale				Totale
	Attivi	Pensionati	Altri	ND	
Adrar	68944	3571	239098	1	311615
Chlef	217365	22796	618014	520	858695
Laghouat	85291	8182	219896	3756	317125
Oum el bouaghi	134845	12897	371405	23	519170
Batna	239366	30482	692727	48	962623
Bejaia	216082	40396	599626	736	856840
Biskra	135033	15404	425391	29	575858
Bechar	64356	8499	152687	4	225546
Blida	228408	26270	528779	826	784283
Bouira	160518	19631	449262	149	629560
Tamanrasset	33182	1486	102139	368	137175
Tebessa	136906	17653	394492	16	549066
Tlemcen	262682	31594	547773	4	842053
Tiaret	200322	17517	508012	3	725853
Tizi ouzou	308850	62533	736994	330	1108708
Gvt grand alger	909780	122837	1527501	2310	2562428
Djelfa	167993	10982	617929	802	797706
Jijel	143978	19828	409371	30	573208
Sefif	322865	41146	947349	54	1311413
Saida	79562	9248	190695	21	279526
Skikda	218234	25894	541988	38	786154
Sidi bel abbes	167947	21323	336360	2	525632
Annaba	187434	25860	344453	71	557818
Guelma	133112	13967	282904	18	430000
Constantine	247642	34559	528569	143	810914
Medea	199664	19031	582629	753	802078
Mostaganem	168449	17339	445269	1	631057
M sila	185382	17422	602680	35	805519
Mascara	198731	20124	457334	3	676192
Ouargla	103170	8348	332523	1579	445619
Oran	407092	51382	755357	8	1213839
El bayadh	46292	5691	116804	2	168789
Illizi	9808	392	23669	238	34108
B.b.areridj	131847	18780	404759	17	555402
Boumerdes	188892	20591	437469	437	647389
El tarf	105199	14186	233191	12	352588
Tindouf	7526	414	19116	4	27060
Tissemsilt	64729	7898	191613		264240
El oued	105640	8946	389696	120	504401
Khenchela	84002	8743	235120	52	327917
Souk ahras	107402	13593	246439	20	367455
Tipaza	158353	17630	329748	321	506053
Mila	169826	18313	486314	26	674480
Ain defla	164780	16340	479055	168	660342
Naama	35777	3846	87690	.	127314
Ain temouchent	108620	14396	204313	1	327331
Ghardaia	71065	6748	222230	474	300516
Relizane	163844	16977	461383	1	642205
Totale	8056789	971685	20057817	14577	29100867

Fonte: <http://www.ons.dz/Demogr/resultrgph1998.htm>, ultima verifica 17/12/2008

Tabella 1.12 – Algeria. Città con popolazione residente > 100000 ab.

Città	Cens. 1977	Cens. 1987	Cens. 1998	Stima 2005	Provincia
Algeri	1.523.000	1.507.241	1.519.570	1.518.083	Algeri
Orano	491.901	628.558	692.516	771.066	Orano
Costantina	345.566	443.727	462.187	507.224	Costantina
Annaba	255.938	305.526	348.554	383.504	Annaba
Batna	102.756	181.601	242.514	317.206	Batna
Blida	136.033	170.935	226.512	264.598	Blida
Sétif	129.754	170.182	211.859	246.379	Sétif
Chlef	75.864	129.976	179.768	235.062	Chlef
Djelfa	47.435	84.207	154.265	221.231	Djelfa
Sidi bel Abbès	112.998	152.778	180.260	208.498	Sidi bel Abbès
Biskra	90.471	128.281	170.956	207.987	Biskra
Tébessa	61.063	107.559	153.246	203.922	Tébessa
Tiaret	53.277	95.821	145.332	198.213	Tiaret
Ouargla	42.098	81.721	129.402	183.238	Ouargla
Béjaïa	73.960	114.534	147.076	182.131	Béjaïa
Skikda	91.395	128.747	152.335	178.687	Skikda
Tlemcen	109.408	126.882	155.162	172.540	Tlemcen
Bordj Bou Arreridj	54.505	84.264	128.535	167.230	Bordj Bou Arreridj
Béchar	72.790	107.311	131.010	157.430	Béchar
Médéa	57.828	84.792	123.535	155.852	Médéa
Touggourt	42.519	70.645	113.625	153.624	Wargla
Jijel	35.065	62.793	106.003	148.901	Jijel
Souk Ahras	52.144	83.015	115.882	148.328	Souk Ahras
Mostaganem	85.059	114.037	124.399	140.252	Mostaganem
M'Sila	33.642	65.805	99.855	140.048	M'Sila
El Eulma	41.564	67.933	105.130	139.808	Sétif
Khenchela	44.223	69.743	106.082	138.754	Khenchela
Saida	55.855	80.825	110.865	136.856	Saida
Ain Oussera	17.173	44.270	82.435	134.174	Djelfa
El Oued	47.173	72.065	104.801	133.933	El Oued
Guelma	56.106	77.821	108.734	133.127	Guelma
Ghardaia	70.508	89.415	110.724	127.172	Ghardaia
Relizane	55.450	80.091	104.285	126.794	Relizane
Laghouat	40.156	67.214	96.342	126.291	Laghouat
Bordj el Kiffan	46.590	61.035	98.135	122.875	Algeri
Bou Saâda	46.760	66.688	97.031	121.301	M'Sila
Bab Ezzouar	7.100	55.211	92.200	115.444	Algeri
Messaad	19.885	47.460	75.533	114.625	Djelfa
Barika	26.315	56.488	80.618	114.547	Batna
Ain el Beida	42.578	61.997	90.560	114.107	Oum el Bouaghi
El Chroub	14.962	42.261	65.344	103.995	Costantina

Dall'analisi dei dati riportati emerge come la maggior parte delle residenze sia collocata nel nord del Paese. Ciò comporta che in tale area sia concentrata la maggior parte della mobilità di persone relativa agli spostamenti casa – lavoro (attivi) e casa – scuola (studenti). Non essendo disponibili informazioni disaggregate in merito al numero di addetti, essi sono stati stimati a partire dai dati disponibili sui tassi di disoccupazione (Tabella 1.13).

Tabella 1.13 – Algeria. Numero di addetti per provincia

Provincia	Attivi	Addetti
Adrar	68944	59430
Chlef	217365	187369
Laghouat	85291	73521
Oum el bouaghi	134845	116236
Batna	239366	206333
Bejaia	216082	186263
Biskra	135033	116398
Bechar	64356	55475
Blida	228408	196888
Bouira	160518	138367
Tamanrasset	33182	28603
Tebessa	136906	118013
Tlemcen	262682	226432
Tiaret	200322	172678
Tizi ouzou	308850	266229
Gvt grand alger	909780	784230
Djelfa	167993	144810
Jijel	143978	124109
Setif	322865	278310
Saida	79562	68582
Skikda	218234	188118
Sidi bel abbes	167947	144770
Annaba	187434	161568
Guelma	133112	114743
Constantine	247642	213467
Medea	199664	172110
Mostaganem	168449	145203
M sila	185382	159799
Mascara	198731	171306
Ouargla	103170	88933
Oran	407092	350913
El bayadh	46292	39904
Illizi	9808	8454
B.b.areridj	131847	113652
Boumerdes	188892	162825
El tarf	105199	90682
Tindouf	7526	6487
Tissemsilt	64729	55796
El oued	105640	91062
Khenchela	84002	72410
Souk ahras	107402	92581
Tipaza	158353	136500
Mila	169826	146390
Ain defla	164780	142040
Naama	35777	30840
Ain temouchent	108620	93630
Ghardaia	71065	61258
Relizane	163844	141234
Totale	8056789	6944952

1.1.3 Tunisia

La Repubblica Tunisina è uno Stato del Nordafrica bagnato dal mar Mediterraneo e confinante con l'Algeria ad ovest e la Libia a sud e a est. La sua capitale, Tunisi, si situa a nord.

Da un punto di vista amministrativo, la Tunisia è suddivisa in 21 governatorati.

Nella Tabella 1.14 sono riportati alcuni dati socio-economici di sintesi relativi all'intero Paese (Dati Generali).

Tabella 1.14 – Tunisia. Dati generali

Dato	Valore
Superficie	164.150 Km ²
Popolazione	9.586.000
Densità	58 ab/ Km ²
Lingua	Arabo (ufficiale), 5 Francese
Religione	Musulmani (99%), Cristiani (0,3%), Ebrei (0,1%)
Capitale	Tunisi
Forma istituzionale	Repubblica Presidenziale
Relazioni internazionali	Membro di Lega Araba, OCI, ONU, OUA, Associato UE
Unità Monetaria	Dinaro Tunsino (TD) (0,5496 Euro)

Fonte ICE Tunisia, ultima verifica 30/12/2008

Rete stradale

La rete stradale tunisina si estende per 19.275 chilometri ed è particolarmente efficiente nelle regioni settentrionali del Paese (Eurostat, 2007).

Esiste un'autostrada a pedaggio che collega Tunisi a Sfax via Hammamet verso Sud, ed un'autostrada che collega a Bizerte verso Nord.

Le strade della Tunisia sono classificate in:

- Grand Percours, indicate sulla carta con *GP*, sono le strade di grande comunicazione;
- Moyenne Percours, indicate con *MP*, sono le strade che uniscono i centri minori e possono essere non asfaltate.

In questo lavoro è stata considerata la viabilità principale, costituita da infrastrutture di tipo GP, e la rete autostradale. In particolare si considerano le

arterie stradali che attraversano il paese da est a ovest (dal confine con l'Algeria fino alla costa atlantica) e le arterie che lo attraversano da nord a sud (dalla costa fino al Sahara Occidentale). In Tabella 1.15 sono riportate alcune caratteristiche delle infrastrutture analizzate. In Figura 1.11 è rappresentata la Rete infrastrutturale stradale considerata.

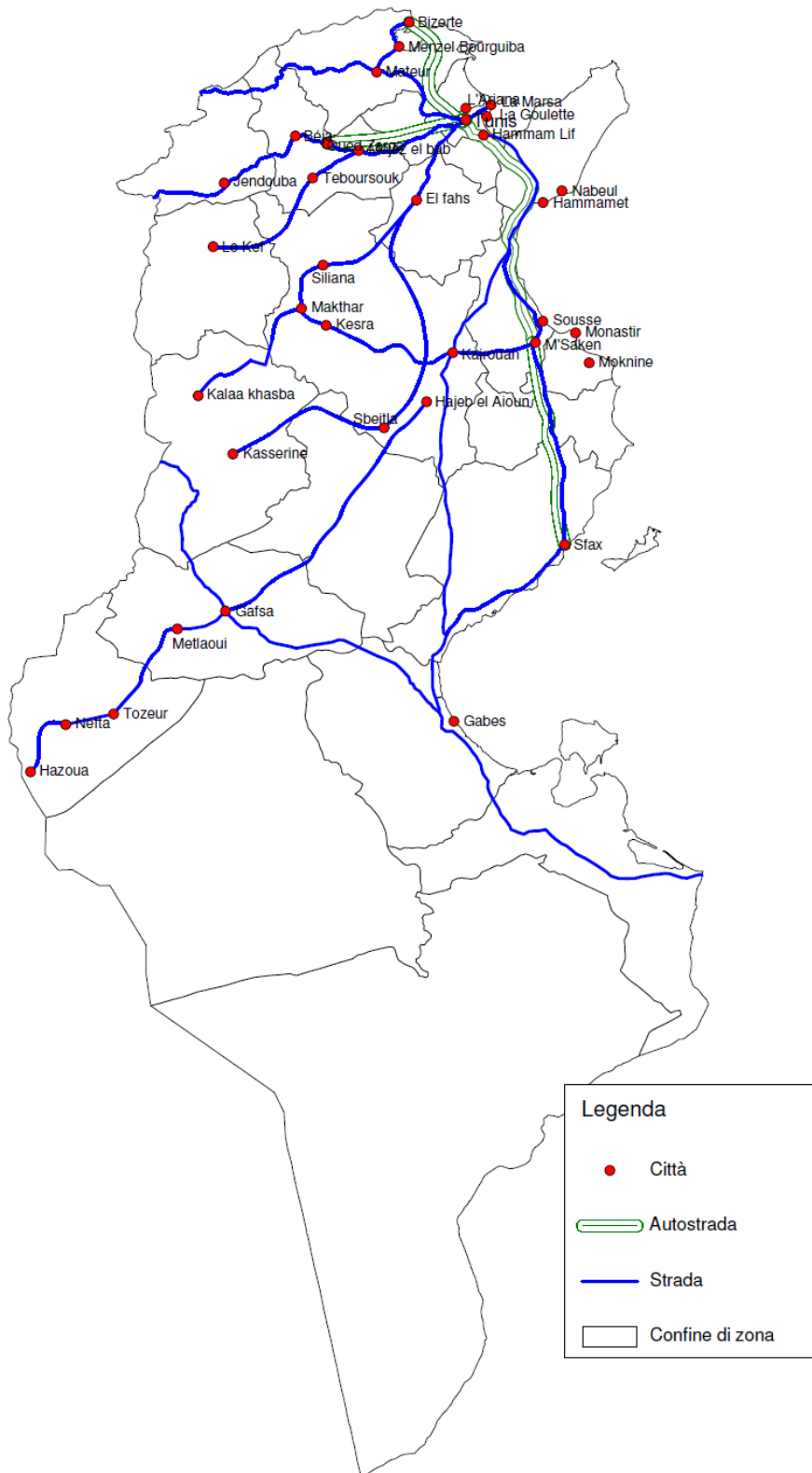


Figura 1.11 – Tunisia. Rete infrastrutturale stradale

Su questa base è possibile rilevare i dati di base specifici relativi ai singoli archi.

E' quindi necessario procedere per ogni elemento – lineare o puntuale- rilevando la singola caratteristica.

Il rilievo della singola caratteristica associata al singolo elemento è altresì difficoltoso in mancanza di qualunque base dati omogenea; risulta quindi necessario svolgere un processo di rilievo, confronto e verifica del singolo dato relativo alla definizione di una caratteristica.

La ricostruzione delle caratteristiche specifiche del singolo elemento del sistema di offerta permette a livello più strutturato di confrontare i differenti elementi, e ciò sia per gli insiemi di elementi lineari che per gli insiemi di elementi puntuali.

La ricostruzione dei differenti insiemi viene svolta sul piano analitico con il rilievo delle caratteristiche e sul piano geometrico con il loro posizionamento territoriale. Le fasi descritte sono svolte ciclicamente sino ad ottenere una accettabile convergenza tra i dati di diretto rilievo sulle mappe terrestri, quelli di rilievo dai sistemi informativi territoriali, che per il Paese in analisi sono estremamente ridotti, e quelli di derivazione analitica che appunto per la loro natura sono incomparabili e necessitano di una specifica preparazione per essere ricongiungibili e quindi trattabili.

Partendo da questi dati è stato possibile costruire il grafo rappresentativo dell'offerta stradale. Il grafo è costituito da un insieme di nodi, individuati in corrispondenza dell'intersezione di due assi stradali diversi o in corrispondenza di un centro urbano da esso attraversato, e da un insieme di archi. Ogni arco ha le caratteristiche dell'infrastruttura che esso rappresenta. In Figura 1.12 e in Tabella 1.15 si riportano le caratteristiche del grafo proposto.

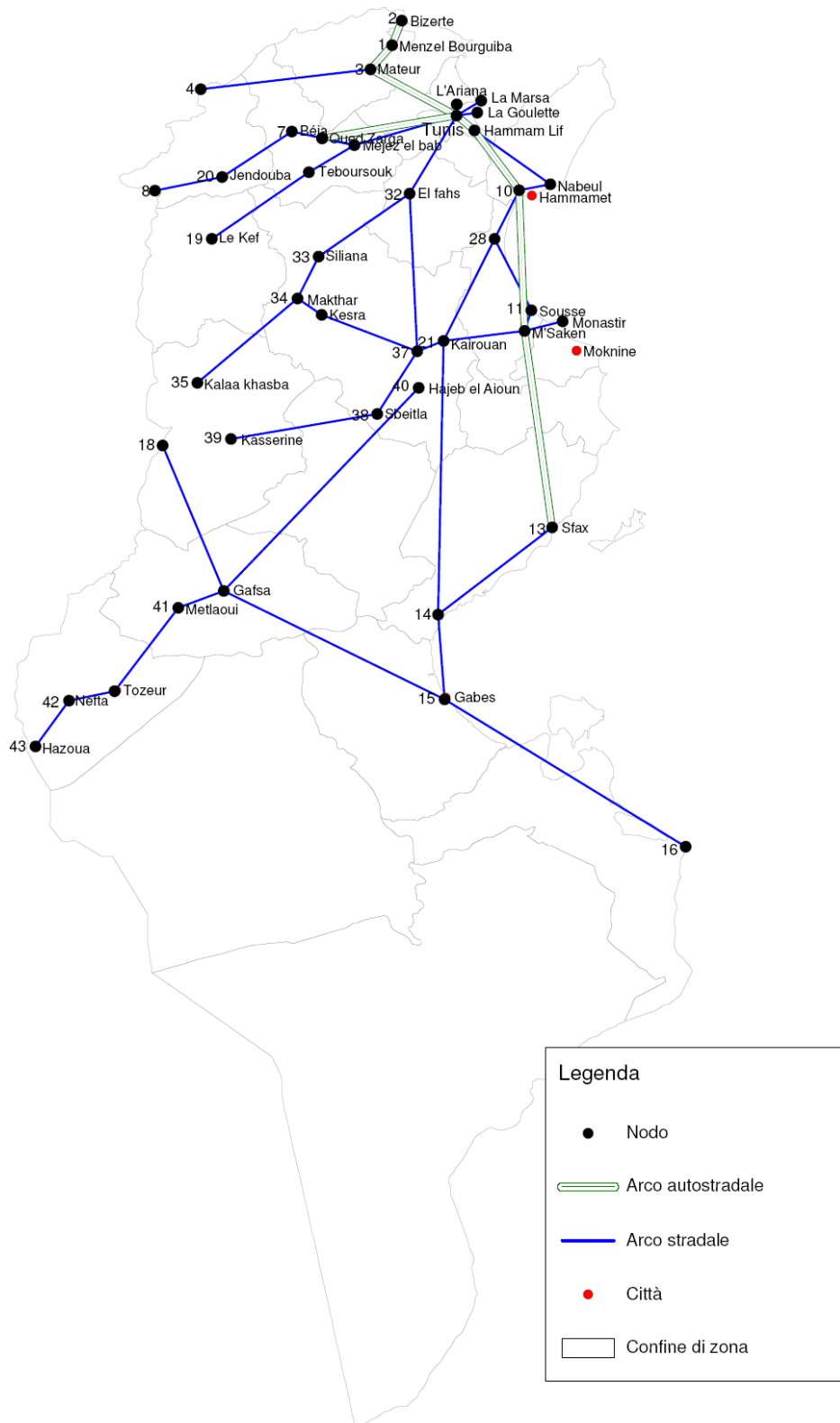


Figura 1.12 – Tunisia. Grafo stradale

Tabella 1.15 – Tunisia. Grafo stradale: caratteristiche degli archi

Codice strada	Ni	Nj	Lungh (km)	Pendenza*	Corsie per senso di marcia	Carreggiate separate
A	1	2	14.49	P	2	Si
A	2	3	17.58	P	2	Si
P7	3	4	90.95	P	1	No
A	3	5	52.48	P	2	Si
P6	5	6	88.10	P	1	No
A	5	9	12.53	P	2	Si
P9	5	22	15.53	P	1	No
P9	5	23	11.16	P	1	No
P8	5	24	6.23	P	1	No
P6	6	7	45.13	P	1	No
P6	7	20	17.30	P	1	No
P6	8	20	19.76	P	1	No
A	9	10	40.76	P	2	Si
P1	9	25	50.29	P	1	No
A	10	11	66.58	P	2	Si
P1	11	12	12.50	P	1	No
P1	10	25	17.02	P	1	No
P1	10	28	29.94	P	1	No
P1	11	12	12.47	P	1	No
P1	11	28	44.07	P	1	No
A	12	13	109.29	P	2	Si
P1	12	26	21.76	P	1	No
P1	13	14	78.88	P	1	No
P15	14	15	46.93	P	1	No
P2	14	21	151.10	P	1	No
P1	15	16	156.51	P	1	No
P15	15	17	135.61	P	1	No
P15	17	18	86.96	P	1	No
P3	17	27	81.72	P	1	No
P6	19	20	32.51	P	1	No
P2	21	28	62.68	P	1	No

*P: Pianeggiante, C: Collinare, M: Montagna

Dall'analisi delle caratteristiche della rete stradale emerge che:

- circa 350 km risultano a carreggiate separate; circa 1.300 km risultano a carreggiata singola;
- circa 350 km risultano con due corsie per senso di marcia; circa 1.300 km con una corsia per senso di marcia;
- gli archi della rete analizzata risultano pianeggianti.

Rete ferroviaria

La rete ferroviaria tunisina si estende per 2153 Km, gestita dalla Société Nationale des Chemins de Fer Tunisiens (SNCF) e per 54,6 km, gestita dalla Société du Métro Léger de Tunis (Eurostat, 2007). La rete ferroviaria collega la costa con l'interno del Paese ed, in particolare, con le regioni agricole e minerarie. In particolare, nel Paese sono attive la linea costiera nord-sud, e

delle diramazioni verso ovest (Figura 1.13). I porti marittimi di Rades, Sousse, Sfax, Bizerte hanno un collegamento ferroviario con la rete SNCFT.

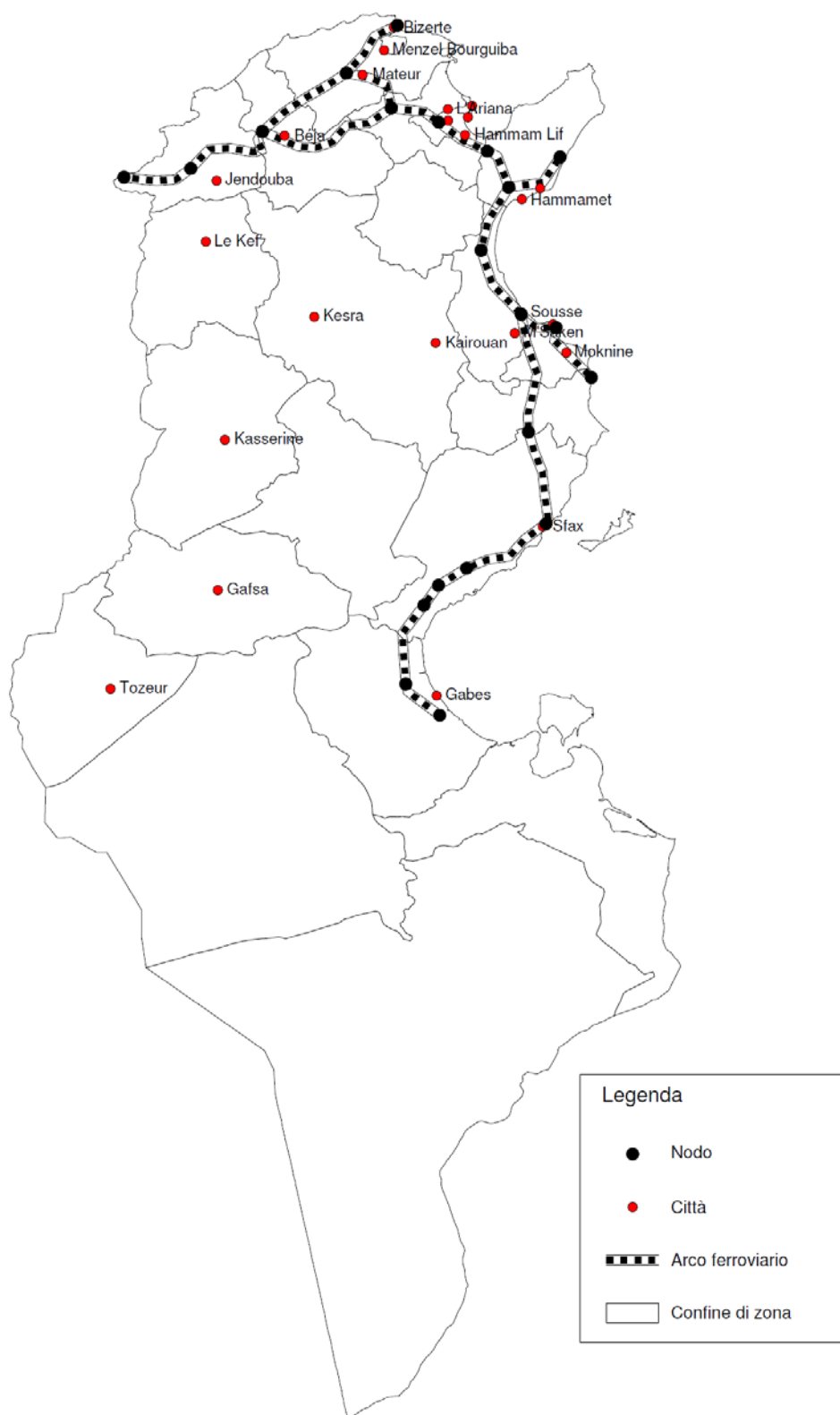


Figura 1.13 – Tunisia. Grafo ferroviario

Porti

Il sistema portuale tunisino è costituito da 8 porti commerciali (Tunisi-La Goulette, Radès, Bizerte, Menzel Bourguiba, Sfax, Zarzis, Gabes e Sousse) attraverso i quali transita tutto il traffico internazionale, da 22 porti minori ed un terminale petrolifero (La Shkira). In Figura 1.14 sono riportati i porti più importanti e in Tabella 1.16 sono riportate le loro caratteristiche principali.

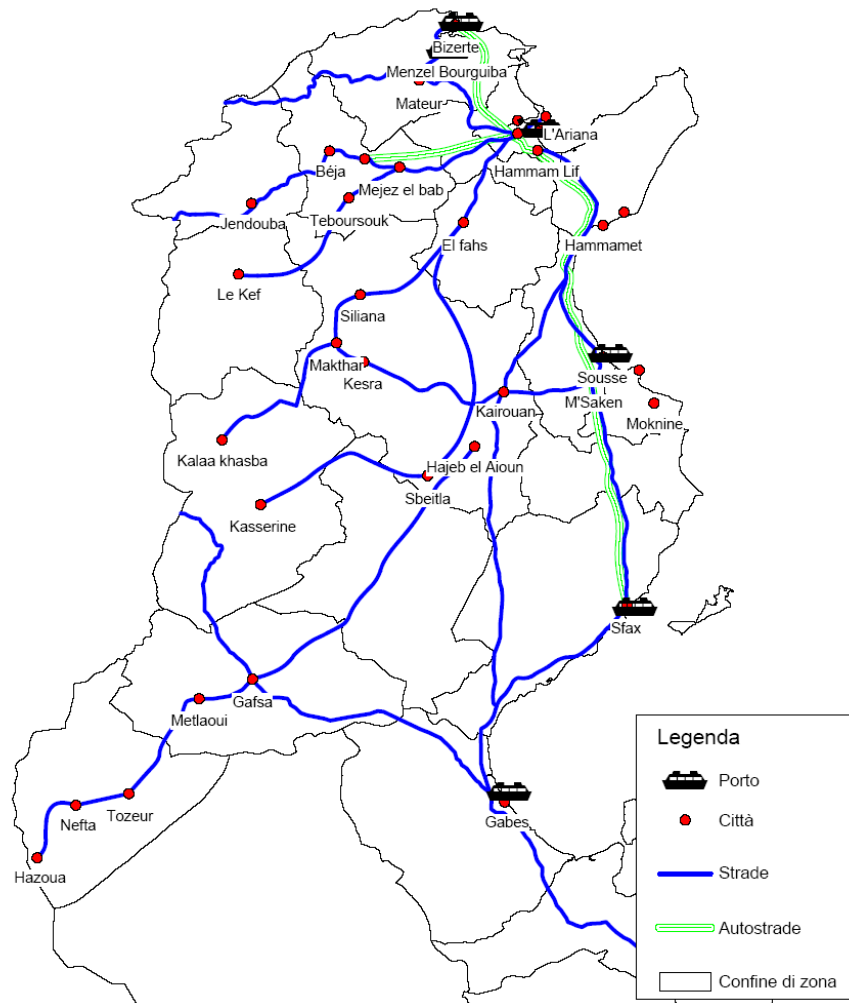


Figura 1.14 – Tunisia. Porti

Tabella 1.16 – Tunisia. Porti: caratteristiche principali*

Porto	Superficie banchina (ha)	Superficie bacino (ha)	Lungh. Banchine (m)	Pescaggio massimo (m)	Installazioni speciali
La Goulette	25		1096	13	ND
Radès	48	63	1800	12	ND
Bizerte	74	161	1561	11	ND
Menzel Bourguiba	ND	ND	ND	ND	ND
Sfax	35	60	2589	10,5	ND
Zarzis	40	35	800	12	ND
Gabes	15	80	1930	12,5	ND
Sousse	ND	ND	ND	8,5	ND

<http://www.ommp.nat.tn>

Dalla Tabella 1.16 emerge che tre dei porti considerati hanno una profondità del fondale maggiore o uguale a 12 metri, sono quindi porti potenziali per il commercio internazionale.

Aeroporti

In Tunisia esistono sette aeroporti internazionali: Tunisi (nord – est), Tabarka (nord – ovest), Monastir e Sfax (litorale e centro), Jerba (sud – est), Tozeur e Gafsa (sud – ovest) (Figura 1.15).

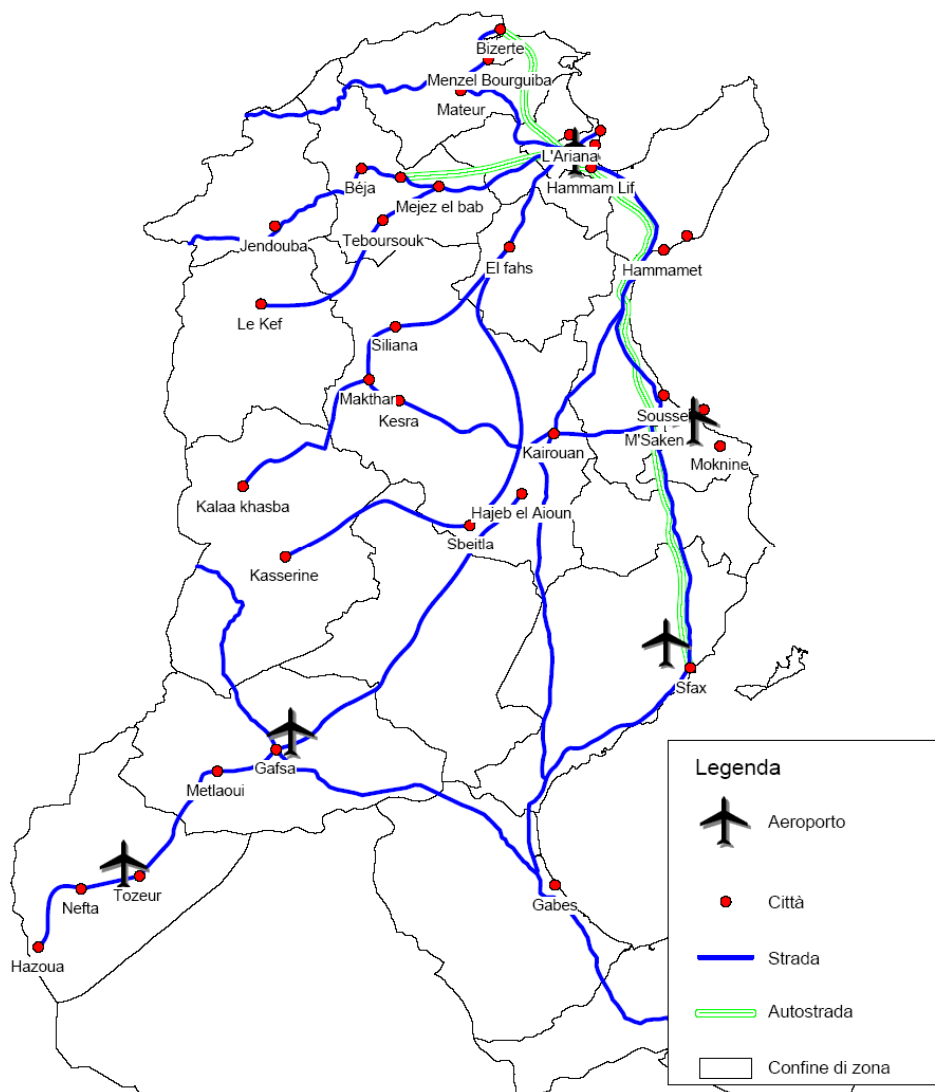


Figura 1.15 – Tunisia. Aeroporti

Caratteristiche territoriali

Per consentire la modellizzazione del sistema di trasporto, il Paese è stato discretizzato, suddividendo l'intera area in zone di traffico fra le quali si è supposto si svolgano gli spostamenti.

Tali spostamenti vengono definiti spostamenti interzonali, mentre per spostamenti intrazonali si intendono gli spostamenti che iniziano e terminano all'interno della stessa zona.

Le zone possono essere costituite da intere città o gruppi di città, a scala regionale o nazionale, fino a comprendere pochi isolati a scala urbana.

Nell'ambito di questo lavoro, per la Tunisia sono state individuate 15 zone omogenee, rispetto a cui vengono riportati e analizzati i dati relativi alla popolazione.

Per analizzare le caratteristiche territoriali, sono state analizzate le seguenti informazioni:

- popolazione residente suddivisa per zona (Tabella 1.17);
- popolazione residente suddivisa per zona e condizione professionale (Tabella 1.18).

Tabella 1.17 – Tunisia. Popolazione residente suddivisa per zona

Zona	Popolazione Totale
Ariana	422246
Beja	304501
Bizerte	528425
Gabes	342630
Gafsa	323709
Jendouba	416408
Kairouan	546209
Kasserine	422910
Kef	258790
Monastir	457300
Nabeul	728500
Sfax	855256
Sousse	544413
Tozeur	87526
Tunisi	934040
Totale	7172863

Tabella 1.18 - Tunisia. Popolazione suddivisa per zona e per condizione professionale

Zona	Attivi	Addetti totali	Addetti ai servizi	Addetti al commercio
Ariana	125246	107837	75486	32351
Beja	107978	92969	65078	27891
Bizerte	181033	155869	109109	46761
Gabes	87082	74978	52484	22493
Gafsa	88597	76282	53397	22885
Jendouba	126791	109167	76417	32750
Kairouan	130907	112711	78898	33813
Kasserine	126783	109160	76412	32748
Kef	79092	68098	47669	20429
Monastir	141700	122004	85403	36601
Nabeul	248800	214217	149952	64265
Sfax	254700	219297	153508	65789
Sousse	379602	326837	228786	98051
Tozeur	30000	25830	18081	7749
Tunisi	343000	295323	206726	88597
Totale	2451311	2110579	1477405	633174

Dall'analisi dei dati riportati emerge come la maggior parte delle residenze sia collocata nel nord del Paese. Ciò comporta che in tale area sia concentrata la maggior parte della mobilità di persone relativa agli spostamenti casa – lavoro (attivi) e casa – scuola (studenti).

1.1.4 Egitto

La repubblica d'Egitto è uno Stato del Nord Africa. Include la penisola del Sinai, il che rende l'Egitto un Paese che fa parte anche dell'Asia. Con i suoi 65 milioni di abitanti è lo stato più popoloso del Medio Oriente ed il secondo dell'Africa. La principale area abitata del Paese si estende ai lati del fiume Nilo, nell'area del suo delta e nell'area intorno al canale di Suez. Vaste aree del sud dell'Egitto sono coperte dalle sabbie del Sahara e sono disabitate.

L'Egitto confina ad ovest con la Libia, a sud con il Sudan, ad est con il Mar Rosso ed Israele, a nord con il Mar Mediterraneo. La capitale è il Cairo.

Nella Tabella 1.19 sono riportati alcuni dati socio-economici di sintesi relativi all'intero Paese (Dati Generali).

Tabella 1.19 – Egitto. Dati generali

Dato	Valore
Superficie	1.001.449 Km ²
Popolazione	65.257.000
Densità	65 ab/ Km ²
Lingua	Arabo (ufficiale), Francese, Inglese
Religione	Musulmani (94,1%), Cristiani (5,9%)
Capitale	Il Cairo
Forma istituzionale	Repubblica
Relazioni internazionali	Membro di EBRD, Lega Araba, OCI, ONU e OUA
Unità Monetaria	Lira Egiziana (0,12 Euro)

Fonte ICE Egitto, ultima verifica 30/12/2008

Rete stradale

La rete stradale egiziana si sviluppa per 106.854 chilometri (Eurostat, 2007) ed è particolarmente sviluppata lungo il corso del Nilo e lungo la costa. Esiste un'autostrada tra le città di Suez, Giza ed Alexandria. Sulla rete stradale egiziana transita oltre il 95% del flusso di merci e circa il 70% di quello di passeggeri.

Recentemente sono state ultimate alcune grandi opere: nel 2001, il ponte sospeso *Mubarak Peace* ed un adiacente ponte ferroviario, che attraversano il Canale di Suez per 9,5 km, congiungendo il Sinai con il resto dell'Egitto nei pressi di Ismailia; e nel 2002, il ponte *Aswan bridge*, il primo sospeso sul Nilo e lungo 1 km.

Le strade dell'Egitto possono essere classificate in:

- principali;
- secondarie.

In questo lavoro si considera la viabilità principale e la rete autostradale. In Figura 1.16 è rappresentata la rete infrastrutturale considerata.

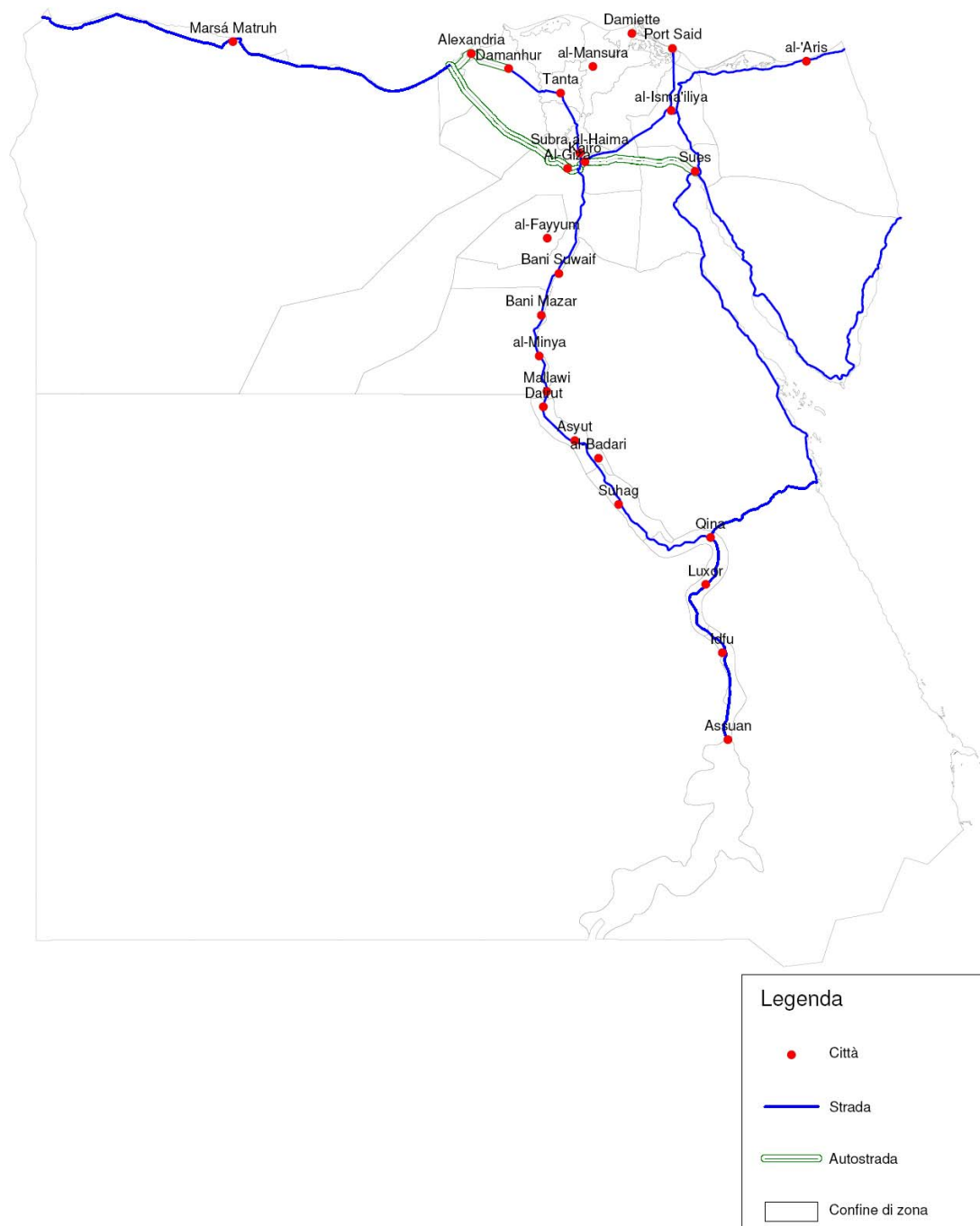


Figura 1.16 – Egitto. Rete infrastrutturale stradale

Su questa base è possibile rilevare i dati di base specifici relativi ai singoli archi.

E' quindi necessario procedere per ogni elemento – lineare o puntuale- rilevando la singola caratteristica.

Il rilievo della singola caratteristica associata al singolo elemento è altresì difficoltoso in mancanza di qualunque base dati omogenea; risulta quindi necessario svolgere un processo di rilievo, confronto e verifica del singolo dato relativo alla definizione di una caratteristica.

La ricostruzione delle caratteristiche specifiche del singolo elemento del sistema di offerta permette a livello più strutturato di confrontare i differenti elementi, e ciò sia per gli insiemi di elementi lineari che per gli insiemi di elementi puntuali.

La ricostruzione dei differenti insiemi viene svolta sul piano analitico con il rilievo delle caratteristiche e sul piano geometrico con il loro posizionamento territoriale. Le fasi descritte sono svolte ciclicamente sino ad ottenere una accettabile convergenza tra i dati di diretto rilievo sulle mappe terrestri, quelli di rilievo dai sistemi informativi territoriali, che per il Paese in analisi sono estremamente ridotti, e quelli di derivazione analitica che appunto per la loro natura sono incomparabili e necessitano di una specifica preparazione per essere ricongiungibili e quindi trattabili.

Partendo da questi dati è stato possibile costruire il grafo rappresentativo dell'offerta stradale. Il grafo è costituito da un insieme di nodi, individuati in corrispondenza dell'intersezione di due assi stradali diversi o in corrispondenza di un centro urbano da esso attraversato, e da un insieme di archi. Ogni arco ha le caratteristiche dell'infrastruttura che esso rappresenta. In Figura 1.17 e in Tabella 1.20 si riportano le caratteristiche del grafo proposto.

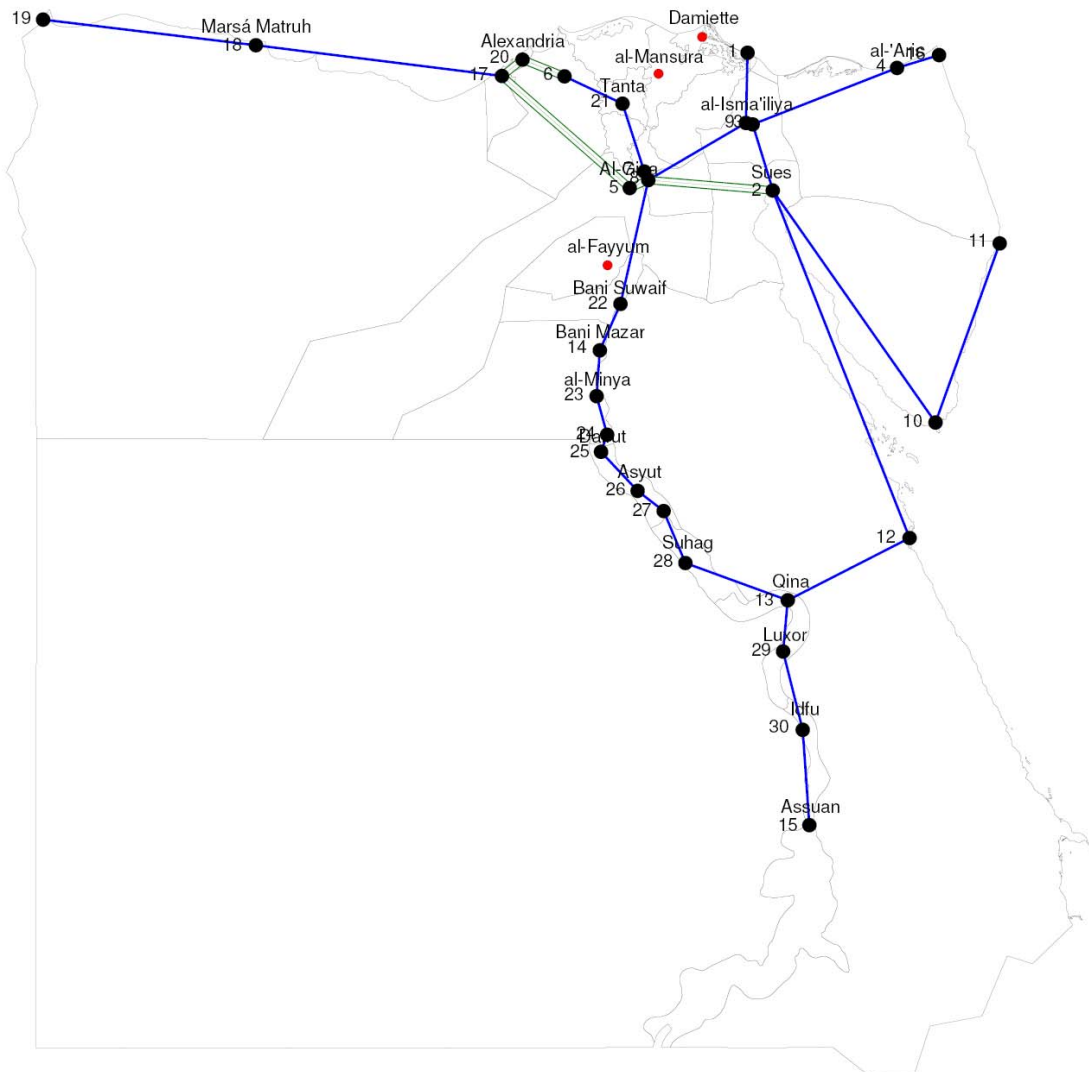


Figura 1.17 – Egitto. Grafo stradale

Tabella 1.20 – Egitto. Grafo stradale: caratteristiche degli archi

Codice strada	Ni	Nj	Lungh (km)	Pendenza*	Corsie per senso di marcia	Carreggiate separate
04	1	9	72.09	P	2	Si
03	2	8	122.67	P	2	Si
34	2	10	287.64	P	1	No
24	2	12	381.6	P	2	Si
34	3	2	70.87	P	1	No
30	3	4	152.04	P	2	Si
30	4	16	42.97	P	2	Si
11	5	17	169.74	P	2	Si
01	6	21	62.99	P	2	Si
01	7	8	9.63	P	2	Si
01	8	5	20.01	P	2	Si
04	8	9	112.13	P	2	Si
42	9	3	6.8	P	1	No
35	10	11	194.41	P	1	No
28	12	13	139.29	P	1	No
02	13	28	110.92	P	1	No
02	13	29	52.82	P	1	No
02	14	22	51.88	P	1	No
01	17	18	241.07	P	2	Si
01	17	20	26.11	P	2	Si
01	18	19	207.65	P	2	Si
01	20	6	44.22	P	2	Si
01	21	7	72.85	P	2	Si
02	22	34	94.28	P	2	Si
02	34	8	35.69	P	2	Si
02	23	14	47.09	P	2	Si
02	24	23	40.86	P	2	Si
02	25	24	18.62	P	2	Si
02	26	25	54.49	P	2	Si
02	27	26	33.48	P	2	Si
02	28	27	57.61	P	2	Si

*P: Pianeggiante, C: Collinare, M: Montagna

Dall'analisi delle caratteristiche della rete stradale emerge che:

- circa 914 km risultano a carreggiate separate; circa 2062 km risultano a carreggiata singola;
- circa 914 km risultano con due corsie per senso di marcia; circa 2062 km con una corsia per senso di marcia;
- gli archi della rete analizzata risultano pianeggianti.

Rete ferroviaria

La rete ferroviaria egiziana è stata la prima ad essere costruita nella regione; oggi consta di 5128 Km (Eurostat, 2007). Il 15% del tracciato è attrezzato con sistemi di controllo elettronico (Figura 1.18).

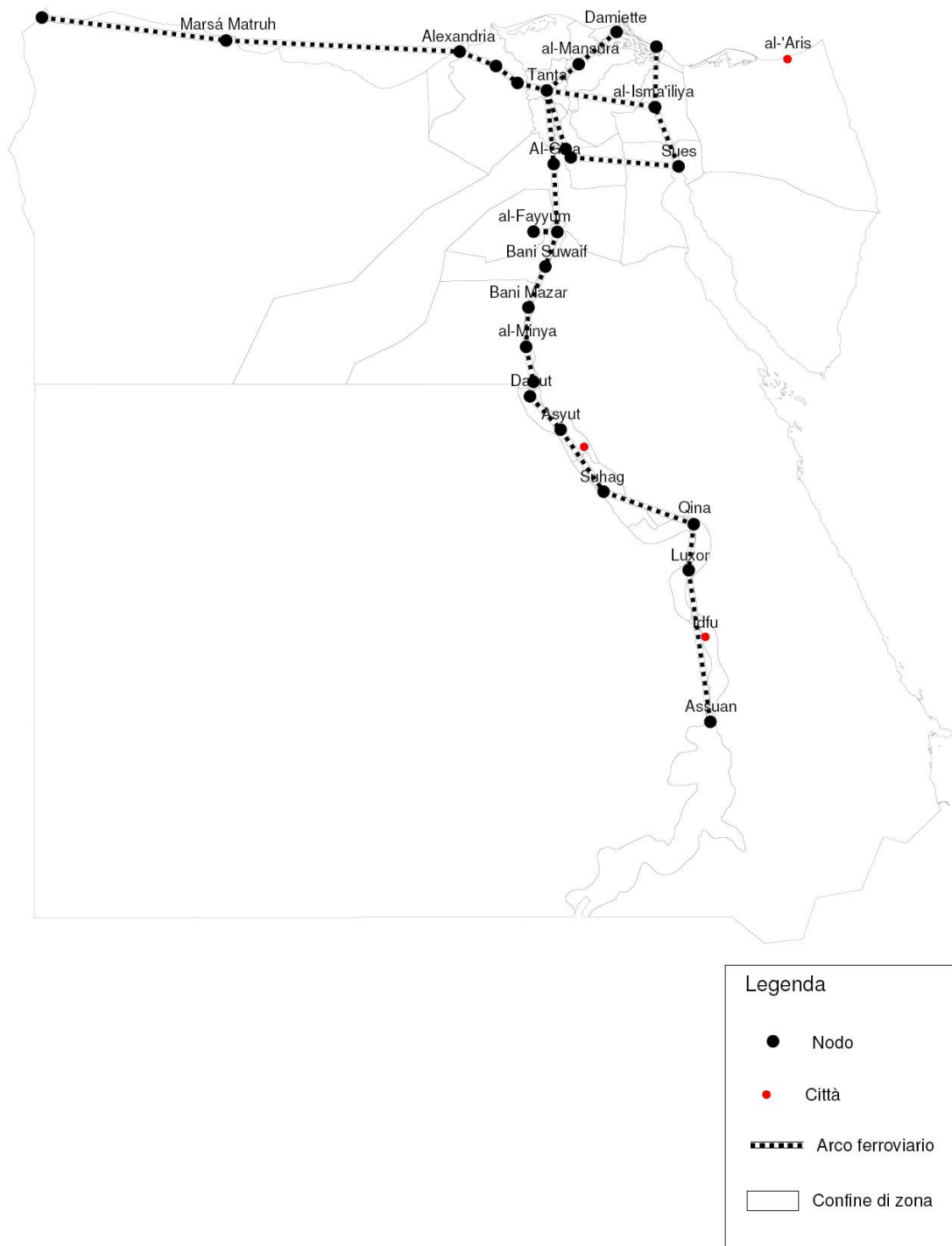


Figura 1.18 – Egitto. Grafo ferroviario

Rete portuale

La rete portuale egiziana assume un ruolo economico e strategico centrale a causa della posizione geografica occupata dal paese: infatti, i porti marittimi sono ad oggi in grado di gestire oltre 80 milioni di tonnellate di traffico merci all'anno e di smaltire tra l'85% e il 90% del commercio internazionale egiziano. Tuttavia, a fronte di un'inconfutabile centralità per l'economia del paese, attuale e futura (si stima che il numero di navi merci che solcheranno le acque territoriali egiziane sia destinato a triplicare tra il 2010 e il 2020), la rete portuale conserva alcuni elementi di inefficienza ed elevati costi, che ostacolano il flusso delle merci ed impongono l'urgenza di nuovi investimenti.

I principali porti egiziani sul Mediterraneo sono quelli di El Dekheila, Alessandria, Damietta, Port Said e East Port Said, mentre sul Mar Rosso quello di Suez, Zeit (Figura 1.19). In Tabella 1.21 si riportano le caratteristiche dei porti citati.

Per effetto di una legge del 1996 e di una direttiva del Ministero dei Trasporti del 1999, l'Egitto ha introdotto una regolamentazione dettagliata per i porti specializzati in una precisa attività. In conseguenza di tale riorganizzazione, oggi si contano 14 porti specializzati nel traffico di prodotti petroliferi, 9 porti in quello di prodotti minerali, 8 porti per i prodotti della pesca e 11 specializzati nella gestione dei flussi di traffico turistico.

Da alcuni anni, il governo egiziano ha avviato un processo di parziale liberalizzazione del settore portuale, concedendo in gestione a soggetti privati i porti di Ain Sukna, sul Mar Rosso a Sud di Suez, di East Port Said, all'ingresso del Canale di Suez, e di Damietta, sul versante orientale dell'estuario del Nilo. Il porto di Ain Sukna, inaugurato nel 2002, è stato allestito e gestito da un consorzio guidato dalla compagnia americana Stevedoring Services, nel quadro di un contratto BOOT (Build-Own-Operate & Transfer), di durata trentennale. Si tratta del primo porto ad acque profonde dell'Egitto: è in grado di accogliere ogni tipo di nave merci ed è concepito come snodo per il commercio internazionale e per l'esportazione delle merci provenienti dalla zona industriale ad esso prossima. East Port Said, affidato con il medesimo contratto alla olandese ECT International in partnership con la danese Maersk, è stato inaugurato nel 2004. In virtù della sua posizione strategica e della dotazione delle infrastrutture per la gestione dei carichi delle navi container di ultima generazione, potrà svolgere la funzione di fondamentale hub di trasbordo del Mediterraneo orientale per le navi merci che solcano le rotte di comunicazione tra Europa e Asia. Il porto di Damietta, inaugurato nel 2004, è il primo porto marittimo egiziano completamente automatizzato. Dispone di numerose banchine di stazionamento, inclusa una per le navi che trasportano prodotti petrolchimici (di particolare importanza vista la prossimità ad uno degli impianti per la produzione di gas naturale liquefatto più grande al mondo).

Infine, va ricordato che l'Egitto dispone di oltre 3.000 km di acque navigabili, metà delle quali appartenenti al fiume Nilo; lungo le quali si snoda una fitta rete di porti fluviali, che vedono transitare il 4% del traffico merci nazionali.

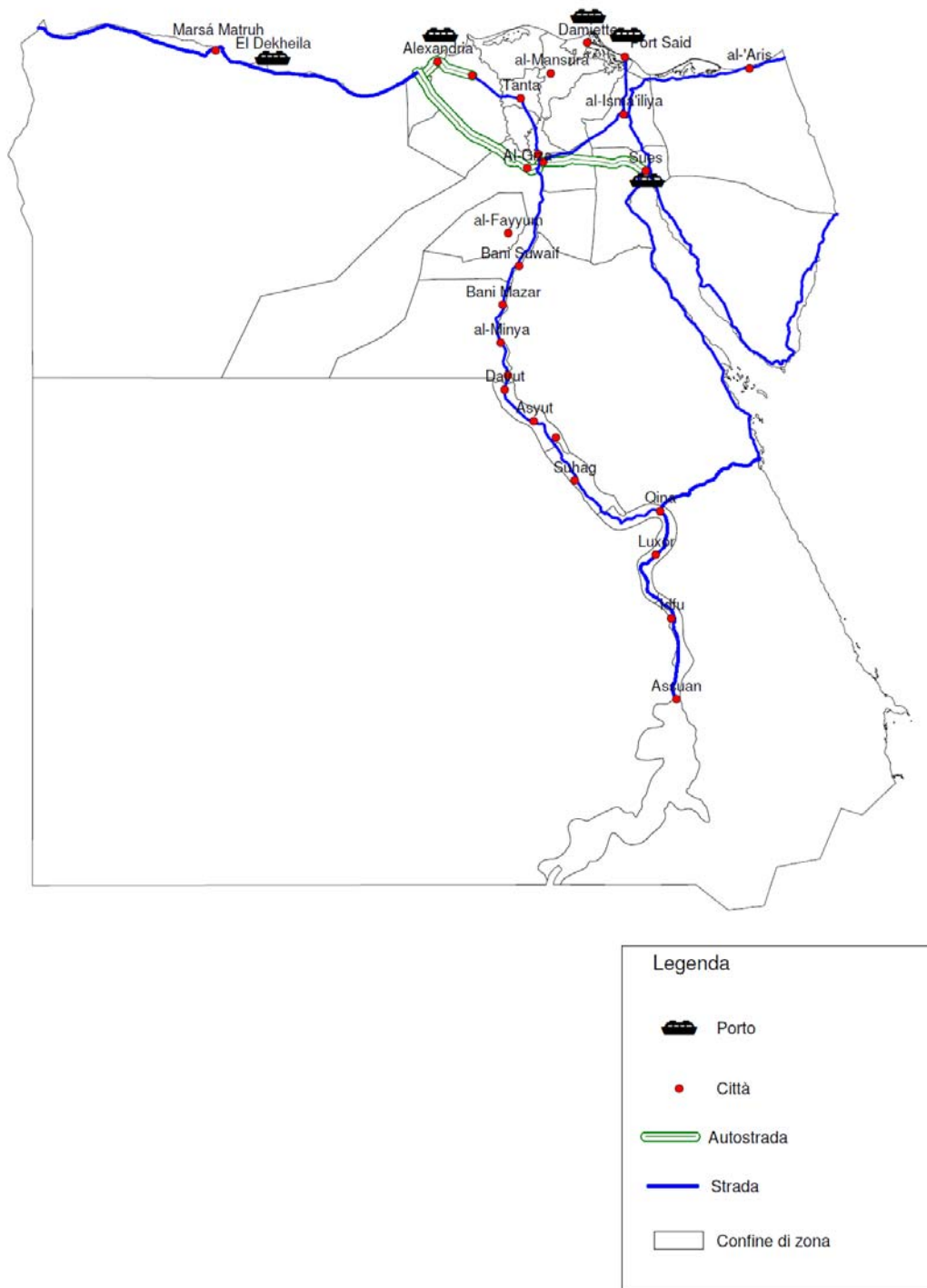


Figura 1.19 – Egitto. Porti

Tabella 1.21 – Egitto. Porti: caratteristiche principali*

Porto	Superficie banchina (ha)	Superficie bacino (ha)	Lungh. Banchine (m)	Pescaggio massimo (m)	Installazioni speciali
El Dekheila	350	274	4616	20	Terminal containers: capacità 500000 TEU/anno
Alexandria	16	68	7950	12.5	Terminal containers Terminal Ro RO Terminal passeggeri
Damietta	85	33	4750	14.50	Terminal containers
Port Said	126	173	4635.60	13.20	Porto passeggeri : capacità 300000 passeggeri/anno Terminal containers: capacità 800000 TEU/anno
East Port Said	3350	150	1200	14	Terminal containers: capacità 2200000 TEU/anno
Suez	ND	15807**	ND	12	Terminal petrolifero
Zeit	40	ND	ND	ND	Terminal petrolifero

*<http://www.emdb.gov.eg/> ** Inclusi Adabiya e il terminal petrolifero

Dalla Tabella 1.21 emerge che i porti considerati hanno una profondità del fondale maggiore o uguale a 12 metri, sono quindi porti potenziali per il commercio internazionale.

Rete aeroportuale

L'Egitto dispone di 22 aeroporti dislocati nei principali centri turistici e nelle città più popolate, quasi tutti di proprietà statale.

L'EgyptAir, con circa 8,6 milioni di passeggeri e 22.000 lavoratori, è la più grande compagnia aerea egiziana. Nonostante ciò, la compagnia di bandiera egiziana comincia a risentire, da un lato, della concorrenza delle compagnie aeree europee, che hanno acquisito la gestione di alcuni dei più importanti scali internazionali del paese, inclusi quello del Cairo (affidato al Frankfurt Airport Services) e quelli di Sharm el-Sheikh, Hurgada e Marsa Alam (affidati a Aeroports de Paris); e, dall'altro lato, della progressiva erosione del monopolio sui voli domestici a vantaggio di compagnie nazionali private beneficiarie di concessioni governative. L'EgyptAir conserva comunque una sostanziale posizione di vantaggio che le deriva dal divieto per le linee straniere di attivare voli charter verso l'aeroporto del Cairo.

In Figura 1.20 sono riportati gli aeroporti più rappresentativi dell'Egitto.

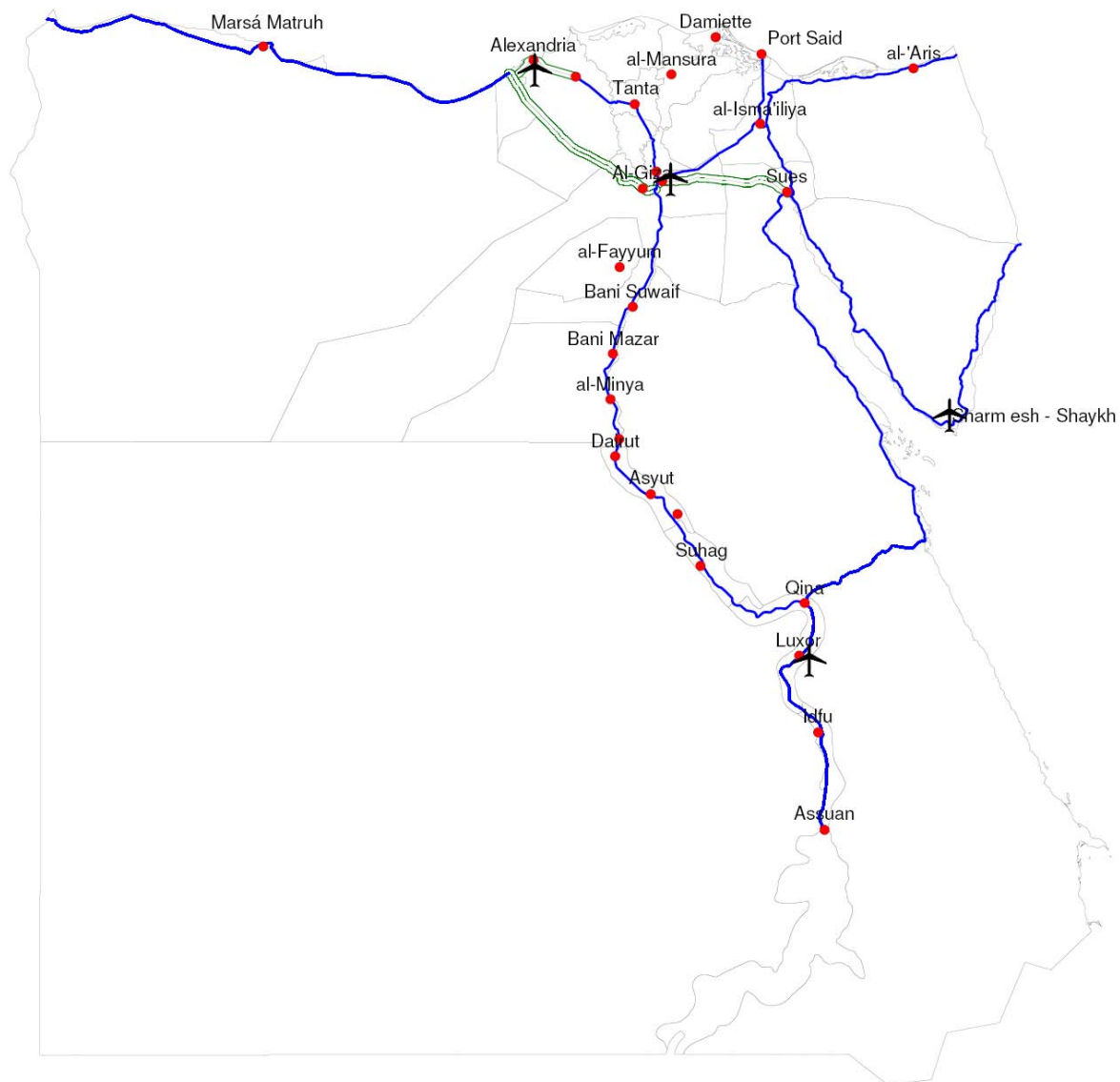


Figura 1.20 – Egitto. Aeroporti

Caratteristiche territoriali

Per consentire la modellizzazione del sistema di trasporto, il Paese è stato discretizzato, suddividendo l'intera area in zone di traffico fra le quali si è supposto si svolgano gli spostamenti.

Tali spostamenti vengono definiti spostamenti interzonali, mentre per spostamenti intrazonali si intendono gli spostamenti che iniziano e terminano all'interno della stessa zona.

Le zone possono essere costituite da intere città o gruppi di città, a scala regionale o nazionale, fino a comprendere pochi isolati a scala urbana.

Nell'ambito di questo lavoro, per l'Egitto sono state individuate 21 zone omogenee, rispetto a cui vengono riportati e analizzati i dati relativi alla popolazione.

Per analizzare le caratteristiche territoriali, sono state analizzate le seguenti informazioni:

- popolazione residente suddivisa per zona (Tabella 1.22);
- popolazione residente suddivisa per zona e condizione professionale (Tabella 1.23).

Tabella 1.22 – Egitto. Popolazione residente suddivisa per zona

Zona	Popolazione Totale
Giza	6272571
Alessandria	4110015
Assuan	1184432
Asyut	3441597
Minya	4179309
Beni Suef	2290527
Damanhur	4737129
Damietta	1092316
Cairo	7786640
Luxor	451318
Marsa Matruh	322341
Port Said	570768
Qena	3001494
Banha	423003
Suez	510935
Sohag	3746377
Tanta	4010298
Arish	339752
Faiyum	2512792
Ismailia	942832
Mansura	4985187
Totale	56398633

Tabella 1.23 – Egitto. Popolazione suddivisa per zona e per condizione professionale

Zona	Attivi	Addetti totali	Addetti ai servizi	Addetti al commercio
Giza	1881771	1691712	1184199	507514
Alessandria	1233005	1108471	775930	332541
Assuan	355330	319441	223609	95832
Asyut	1032479	928199	649739	278460
Minya	1253793	1127160	789012	338148
Beni Suef	687158	617755	432429	185327
Damanhur	1421139	1277604	894323	383281
Damietta	327695	294598	206218	88379
Cairo	2335992	2100057	1470040	630017
Luxor	135395	121720	85204	36516
Marsa Matruh	96702	86935	60855	26081
Port Said	171230	153936	107755	46181
Qena	900448	809503	566652	242851
Banha	126901	114084	79859	34225
Suez	153281	137799	96459	41340
Sohag	1123913	1010398	707279	3225185
Tanta	1203089	1081577	757104	5942857
Arish	101926	91631	64142	11553173
Faiyum	753838	677700	474390	23010514
Ismailia	282850	254282	177997	45742568
Mansura	1495556	1344505	941153	91146988
Totale	16919590	15210711	10647498	1.84E+08

1.1.5 Palestina

La Palestina è una regione storica del Vicino Oriente compresa tra il Mar Mediterraneo ed il fiume Giordano. Attualmente il suo territorio è diviso tra lo Stato di Israele, i territori palestinesi, ed in parte tra Giordania, Libano e Siria, ovvero l'area del Mandato britannico della Palestina (1920-1948) ad ovest del fiume Giordano.

Nella Tabella 1.24 sono riportati alcuni dati socio-economici di sintesi relativi all'intero Paese (Dati Generali).

Tabella 1.24 – Palestina. Dati generali

Dato	Valore
Superficie	6.360 Km ²
Popolazione	2.640.893
Densità	415 ab/Kmq
Lingua	Arabo (ufficiale), Inglese
Religione	Musulmani (97%) , Cristiani (3%)
Capitale	Gerusalemme
Forma istituzionale	Repubblica presidenziale
Unità Monetaria	Nuovo Sheqel d'Israele, Dinaro giordano (0,20 Euro)

Fonte ICE Palestina, ultima verifica 30/12/2008

Rete stradale

La rete stradale nei territori palestinesi si sviluppa per 5.147 chilometri (Eurostat, 2007). Non sono presenti tratti autostradali.

Esistono solo tre principali strade in *West Bank* e nella striscia di Gaza che sono classificate come strade statali o nazionali. La *route 90* e la *route 60* ricadono in *West Bank* e la *route 4* ricade nella striscia di Gaza. Tuttavia, molti tratti possono essere classificati come strade locali (Figura 1.21).

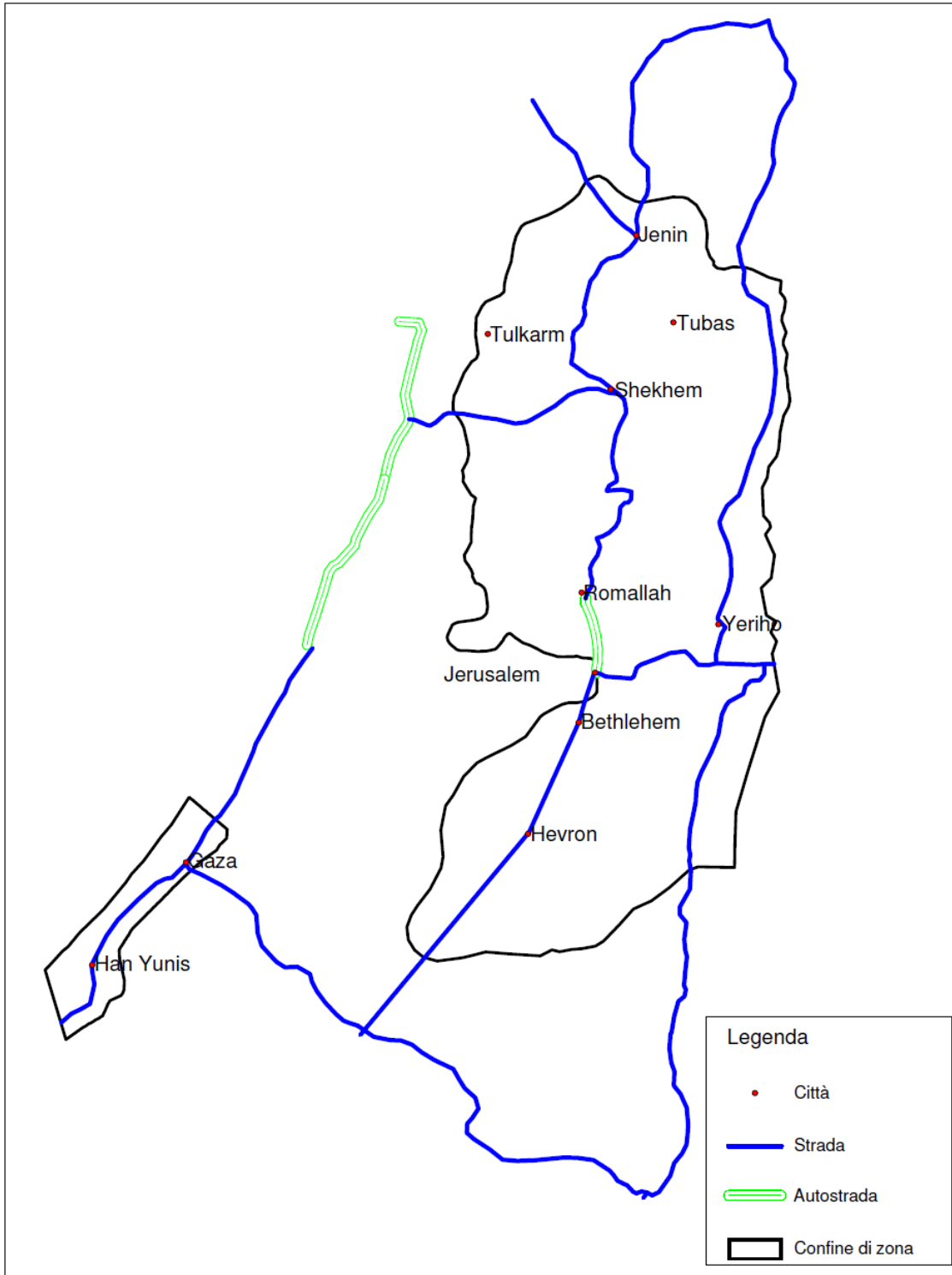


Figura 1.21 – Palestina. Rete infrastrutturale stradale

Su questa base è possibile rilevare i dati di base specifici relativi ai singoli archi.

E' quindi necessario procedere per ogni elemento – lineare o puntuale- rilevando la singola caratteristica.

Il rilievo della singola caratteristica associata al singolo elemento è altresì difficoltoso in mancanza di qualunque base dati omogenea; risulta quindi necessario svolgere un processo di rilievo, confronto e verifica del singolo dato relativo alla definizione di una caratteristica.

La ricostruzione delle caratteristiche specifiche del singolo elemento del sistema di offerta permette a livello più strutturato di confrontare i differenti elementi, e ciò sia per gli insiemi di elementi lineari che per gli insiemi di elementi puntuali.

La ricostruzione dei differenti insiemi viene svolta sul piano analitico con il rilievo delle caratteristiche e sul piano geometrico con il loro posizionamento territoriale. Le fasi descritte sono svolte ciclicamente sino ad ottenere una accettabile convergenza tra i dati di diretto rilievo sulle mappe terrestri, quelli di rilievo dai sistemi informativi territoriali, che per il Paese in analisi sono estremamente ridotti, e quelli di derivazione analitica che appunto per la loro natura sono incomparabili e necessitano di una specifica preparazione per essere ricongiungibili e quindi trattabili.

Partendo da questi dati è stato possibile costruire il grafo rappresentativo dell'offerta stradale. Il grafo è costituito da un insieme di nodi, individuati in corrispondenza dell'intersezione di due assi stradali diversi o in corrispondenza di un centro urbano da esso attraversato, e da un insieme di archi. Ogni arco ha le caratteristiche dell'infrastruttura che esso rappresenta. In Figura 1.22 e in Tabella 1.25 si riportano le caratteristiche del grafo proposto.

In questo caso non è stata considerata l'offerta di trasporto stradale relativa alla Striscia di Gaza, viste le particolari condizioni in cui attualmente versa la regione.

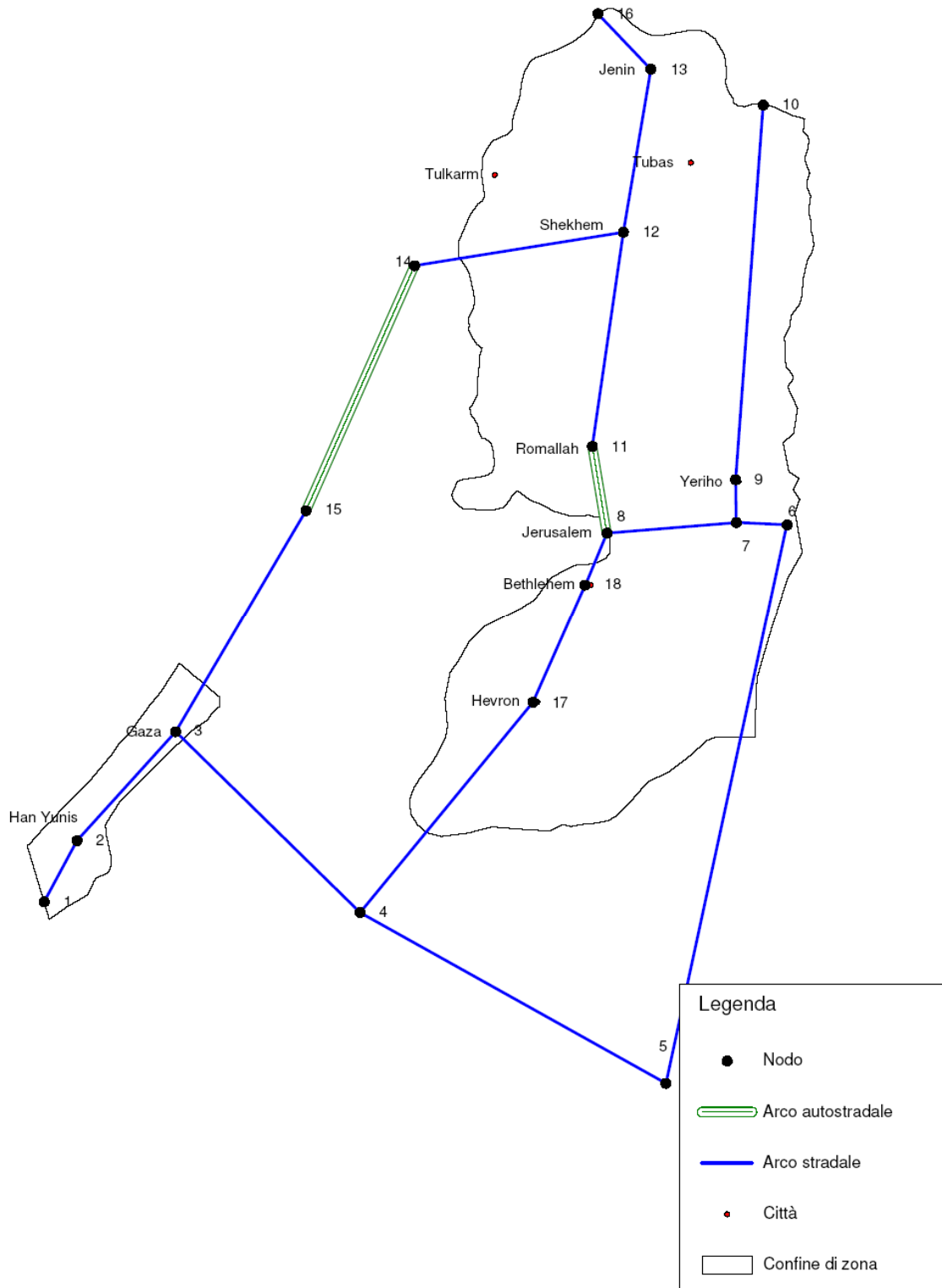


Figura 1.22 - Palestina. Grafo stradale

Tabella 1.25 – Palestina. Grafo stradale: caratteristiche degli archi

Codice strada	Ni	Nj	Lungh (km)	Pendenza*	Corsie per senso di marcia	Carreggiate separate
route 90	north West Bank (Jordan River)	South West Bank (Dead Sea)	120	P	1	no
route 60	Jenin	Hebron	160	P	1	no
route 4	Beit Hannoun	Rafah (Egyptian border crossing)	50	P	1	no

*P:Pianeggiante, C:Collinare, M: Montagna

Rete ferroviaria

La rete ferroviaria nei territori palestinesi, secondo le statistiche Eurostat (2007), risulta assente.

Rete portuale

Non sono presenti porti commerciali nei territori palestinesi. È presente un unico porto peschereccio nella striscia di Gaza.

Rete aeroportuale

Il Gaza International Airport (GIA) era il più grande aeroporto palestinese. Si trova tuttora presso la città di Rafah nella Striscia di Gaza nei pressi del confine con l'Egitto, ma è stato distrutto nel 2001.

Caratteristiche territoriali

Per consentire la modellizzazione del sistema di trasporto, il Paese è stato discretizzato, suddividendo l'intera area in zone di traffico fra le quali si è supposto si svolgano gli spostamenti.

Tali spostamenti vengono definiti spostamenti interzonali, mentre per spostamenti intrazonali si intendono gli spostamenti che iniziano e terminano all'interno della stessa zona.

Le zone possono essere costituite da intere città o gruppi di città, a scala regionale o nazionale, fino a comprendere pochi isolati a scala urbana.

Nell'ambito di questo lavoro, per la Palestina sono state innanzi tutto individuate due macrozone, corrispondenti al territorio di Gaza e a quello della Cisgiordania. Quindi, le due macrozone sono state ulteriormente suddivise nelle seguenti zone, rispetto a cui vengono riportati e analizzati i dati relativi alla popolazione:

- Gaza: Gaza, Han Yunis;
- Cisgiordania: Hevron, Jenin, Jerusalem, Ramallah, Tubas, Tulkarm, Yeriho.

Per analizzare le caratteristiche territoriali, sono state analizzate le seguenti informazioni:

- popolazione residente suddivisa per zona (Tabella 1.26);
- popolazione residente suddivisa per zona e condizione professionale (Tabella 1.27).

Tabella 1.26 – Palestina. Popolazione residente suddivisa per zona

Zona	Popolazione Totale
Bethlehem	176515
Gaza	496410
Han Yunis	270979
Hevron	551530
Jenin	256212
Jerusalem	362521
Romallah	278018
Tubas	48771
Tulkarm	158213
Yeriho	41724
Totale	2640893

Fonte: Awadallah F., 2008

Tabella 1.27 – Palestina. Popolazione residente suddivisa per zona

Zona	Attivi	Addetti totali	Addetti ai servizi	Addetti al commercio
Bethlehem	41169	20585	14409	6175
Gaza	75601	37801	26460	11340
Han Yunis	39141	19571	13699	5871
Hevron	115976	57988	40592	17396
Jenin	58773	29387	20571	8816
Jerusalem	77670	38835	27185	11651
Romallah	67254	33627	23539	10088
Tubas	12049	6025	4217	1807
Tulkarm	38082	19041	13329	5712
Yeriho	10547	5274	3691	1582
Totale	536262	268131	187692	80439

Fonte: Awadallah F., 2008

1.1.6 Giordania

La Giordania o Regno Hascemita del Giordano è uno Stato del Vicino Oriente (Asia). Confina a nord con Siria, a nord-est con Iraq, a sud-est e a sud con Arabia Saudita, a sud-ovest col Mar Rosso, a ovest con Israele e Territori Palestinesi. Situata nella regione storica della *Mezzaluna fertile*, la Giordania è però in gran parte costituita da deserti e ampi altopiani. L'unico fiume di rilievo è il Giordano, storicamente conteso con Israele, che sfocia nel Mar Morto. Lo sbocco meridionale sul mar Rosso ha come porto principale Aqaba.

L'altopiano della Transgiordania corrisponde alla zona dove sono situati i principali centri urbani, Amman, Zarqia, Irbid, e Karak, ed è il luogo di maggior interesse turistico vista la presenza dei più importanti siti archeologici come Jerash, Karak, Madaba e Petra.

La regione desertica occupa circa i due terzi del Paese; in questa zona, si trova la cima più alta della Giordania, il Jebel Rum alto 1754 m.

Da un punto di vista politico, è indipendente dal 1946 e la sua forma di governo è la monarchia costituzionale.

Nella Tabella 1.28 sono riportati alcuni dati socio-economici di sintesi relativi all'intero Paese (Dati Generali).

Tabella 1.28 – Giordania. Dati generali

Dato	Valore
Superficie	88.946 Km ²
Popolazione	6.669.000
Densità	75 ab/Km ²
Lingua	Arabo
Religione	Musulmani sunniti (92%), Cristiani (8%)
Capitale	Amman
Forma istituzionale	Monarchia costituzionale con Parlamento bicamerale
Relazioni internazionali	Membro di Lega Araba, OCI e ONU
Unità Monetaria	Dinar Giordano (1,0589 Euro)

Fonte ICE Giordania, ultima verifica 30/12/2008

Rete stradale

La rete stradale giordana si sviluppa per 7694 chilometri (Eurostat, 2007) lungo due direttrici principali: una nord – sud, che dalla costa mediterranea raggiunge il porto di Aqaba sul Mar Rosso; una ovest – est, fino al confine iracheno. Esiste un'autostrada che collega Amman ad Al Zarqa. In questo lavoro è stata considerata la viabilità principale e la rete autostradale. In particolare si considerano le arterie stradali che attraversano il paese da est a

ovest (dal confine con l'Iraq fino a quello con Israele) e le arterie che lo attraversano da nord a sud (dalla costa mediterranea fino al mar Rosso).

In Figura 1.23 è rappresentata la rete infrastrutturale stradale considerata.

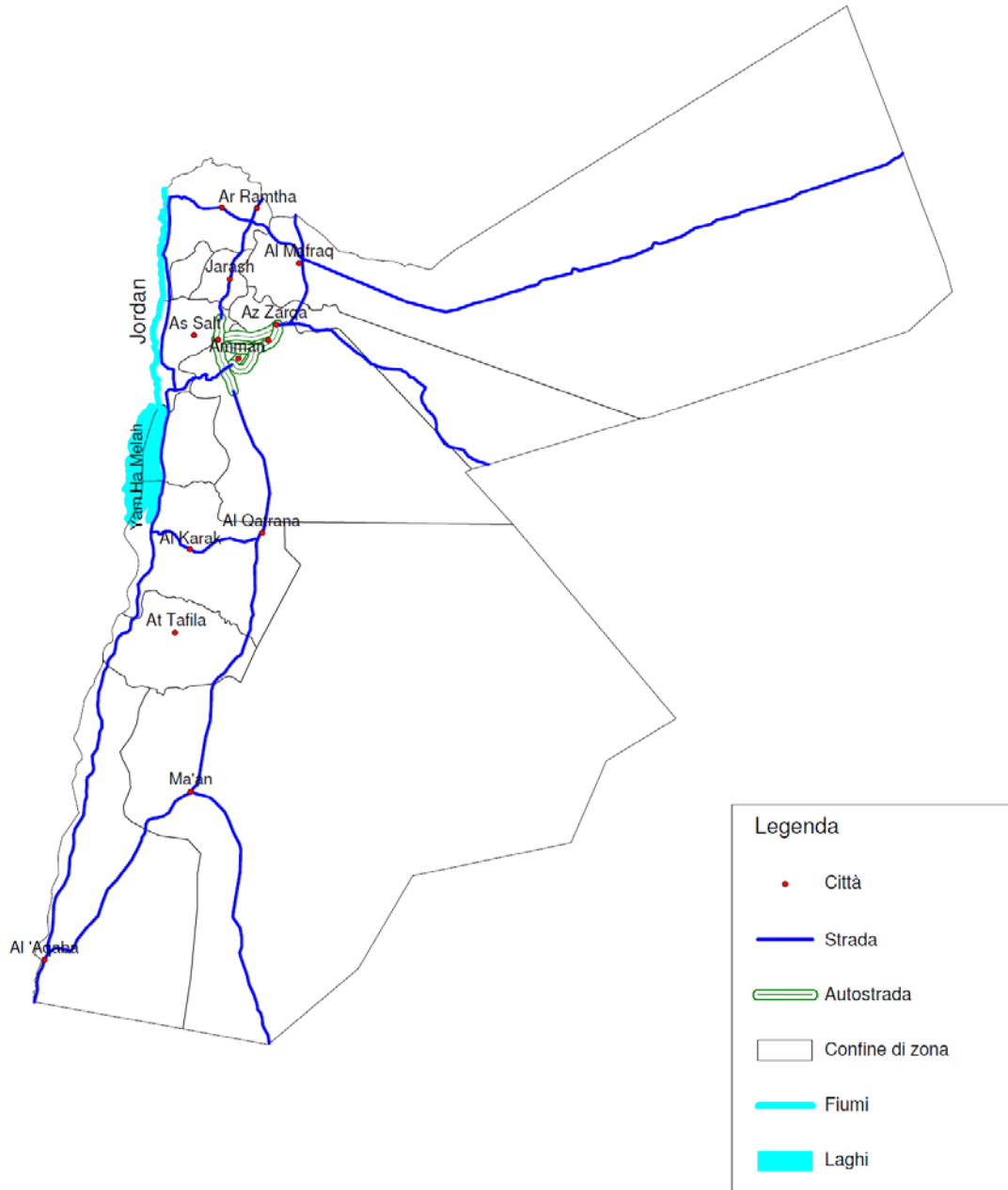


Figura 1.23 – Giordania. Rete infrastrutturale stradale

Su questa base è possibile rilevare i dati di base specifici relativi ai singoli archi.

E' quindi necessario procedere per ogni elemento – lineare o puntuale- rilevando la singola caratteristica.

Il rilievo della singola caratteristica associata al singolo elemento è altresì difficoltoso in mancanza di qualunque base dati omogenea; risulta quindi necessario svolgere un processo di rilievo, confronto e verifica del singolo dato relativo alla definizione di una caratteristica.

La ricostruzione delle caratteristiche specifiche del singolo elemento del sistema di offerta permette a livello più strutturato di confrontare i differenti elementi, e ciò sia per gli insiemi di elementi lineari che per gli insiemi di elementi puntuali.

La ricostruzione dei differenti insiemi viene svolta sul piano analitico con il rilievo delle caratteristiche e sul piano geometrico con il loro posizionamento territoriale. Le fasi descritte sono svolte ciclicamente sino ad ottenere una accettabile convergenza tra i dati di diretto rilievo sulle mappe terrestri, quelli di rilievo dai sistemi informativi territoriali, che per il Paese in analisi sono estremamente ridotti, e quelli di derivazione analitica che appunto per la loro natura sono incomparabili e necessitano di una specifica preparazione per essere ricongiungibili e quindi trattabili.

Partendo da questi dati è stato possibile costruire il grafo rappresentativo dell'offerta stradale. Il grafo è costituito da un insieme di nodi, individuati in corrispondenza dell'intersezione di due assi stradali diversi o in corrispondenza di un centro urbano da esso attraversato, e da un insieme di archi. Ogni arco ha le caratteristiche dell'infrastruttura che esso rappresenta. In Figura 1.24 si riporta il grafo proposto. In Tabella 1.29 si riportano le caratteristiche degli archi considerati.

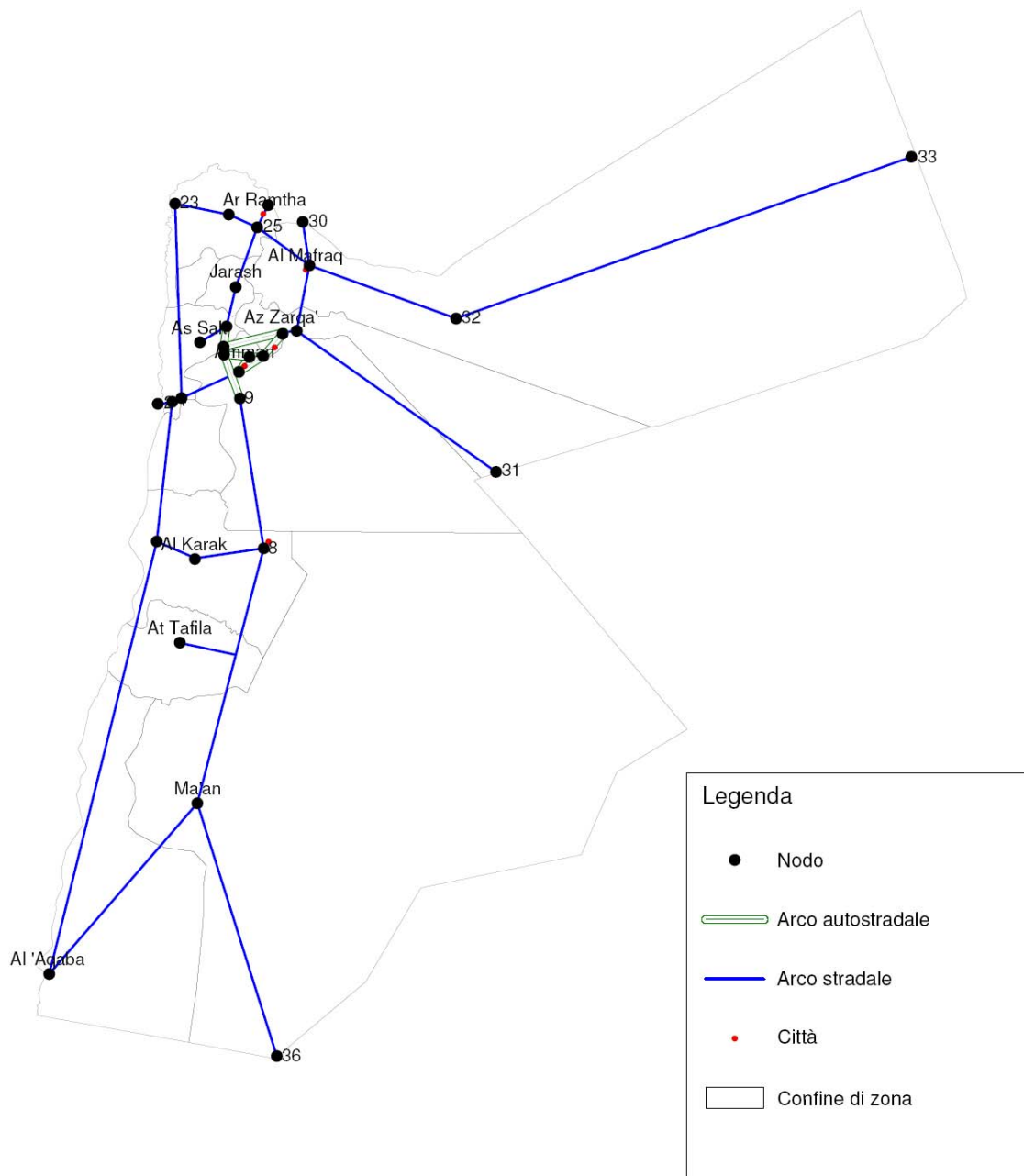


Figura 1.24 – Giordania. Grafo stradale

Tabella 1.29 – Giordania . Grafo stradale: caratteristiche degli archi

Codice strada	Ni	Nj	Lungh (km)	Pendenza*	Corsie per senso di marcia	Carreggiate separate
	2	4	4.06	P	1	No
	4	5	4.48	P	1	No
	4	6	61.78	P	1	No
	5	14	27.71	P	1	No
	5	23	85.55	P	1	No
	6	7	18.64	P	1	No
	6	34	196.35	P	1	No
49	7	8	30.53	P	1	No
49	8	9	66.79	P	1	No
49	8	39	48.49	P	1	No
49	9	10	20.53	P	2	Si
11	10	12	3.48	P	1	No
	11	29	5.55	P	1	No
	12	11	27.29	P	2	Si
	12	13	8.99	P	2	Si
11	14	15	7.95	P	2	Si
11	14	16	12.71	P	2	Si
11	15	10	11.13	P	2	Si
11	15	16	6.09	P	2	Si
11	16	11	13.93	P	2	Si
11	23	24	23.9	P	1	No
-	24	25	13.59	P	1	No
-	25	26	10.87	P	1	No
-	25	27	28.27	P	1	No
-	25	28	27.87	P	1	No
-	27	30	19.32	P	1	No
-	27	32	68.31	P	1	No
-	28	13	17.82	P	1	No
-	29	27	29.39	P	1	No
-	29	31	107.36	P	1	No
30	32	33	211.06	P	1	No
50	35	34	100.31	P	1	No
-	35	36	116.85	P	1	No
-	37	13	13.64	P	1	No
-	38	39	25.08	P	1	No
-	39	35	67.52	P	1	No

Dall'analisi delle caratteristiche della rete stradale emerge che:

- circa 100 km risultano a carreggiate separate; circa 1.400 km risultano a carreggiata singola;
- circa 100 km risultano con due corsie per senso di marcia; circa 1.400 km con una corsia per senso di marcia;
- gli archi della rete analizzata risultano pianeggianti.

Rete ferroviaria

La rete ferroviaria giordana si estende per 622 Km, da Amman a Damasco (Siria) (Eurostat, 2007).

Rete portuale

Il porto di Aqaba – situato a 300 chilometri, in direzione sud, da Amman – rappresenta l'unica infrastruttura portuale della Giordania. Il volume delle merci che vi transitano ha superato nel 2004 la soglia di 2,5 milioni di tonnellate (con il livello delle importazioni più che doppio rispetto a quello delle esportazioni) e continua a far registrare un trend positivo sotto l'impulso della crescita dell'economia del Regno hashemita e in ragione del fatto che è divenuto il principale luogo di ingresso del traffico merci destinato in Iraq.

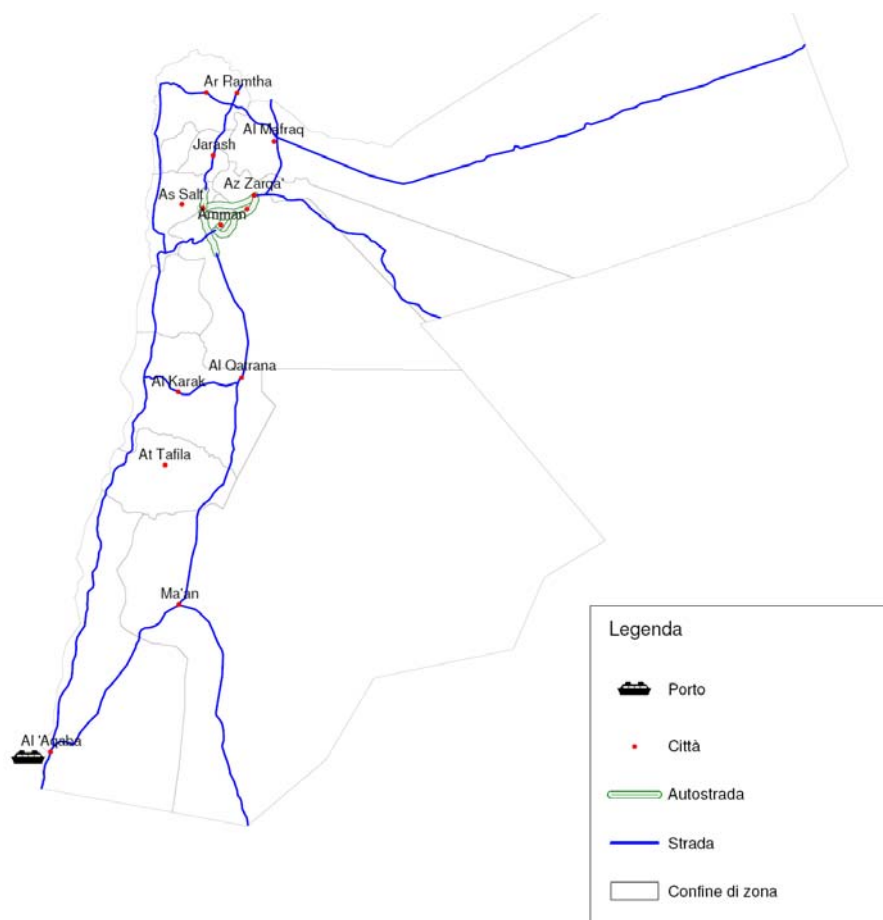


Figura 1.25 – Giordania. Porti

Rete aeroportuale

La rete aeroportuale giordana si compone di venti scali, tra aeroporti civili e militari. I principali aeroporti sono il Queen Alia International Airport ad Amman, il Marka International a Marka e il King Hussein International di Aqaba (Figura 1.26).

Il Queen Alia International Airport – il principale scalo della Giordania – si trova a 32 chilometri da Amman e rappresenta l'hub della Royal Jordan Airlines, la compagnia di bandiera giordana, oltre che lo scalo prescelto da decine di compagnie aeree straniere.

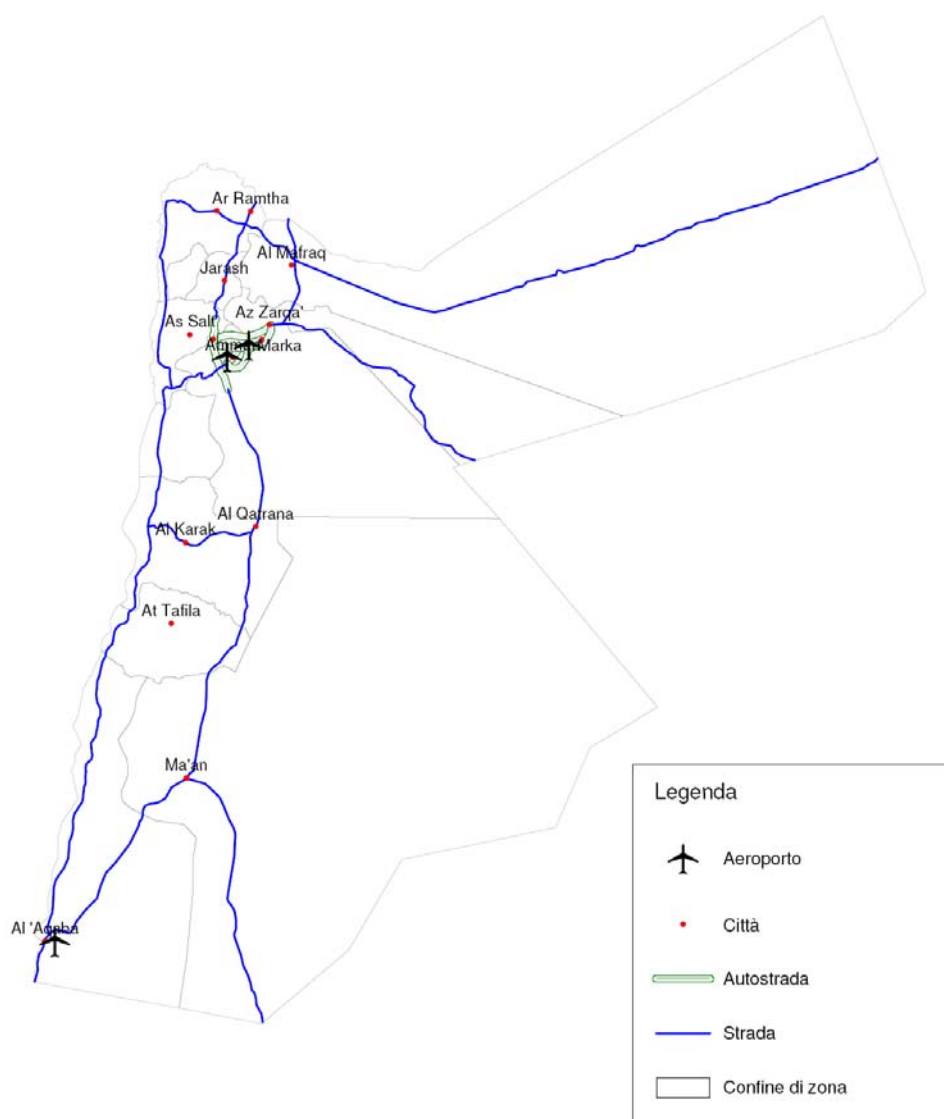


Figura 1.26 – Giordania. Aeroporti

Caratteristiche territoriali

Per consentire la modellizzazione del sistema di trasporto, il Paese è stato discretizzato, suddividendo l'intera area in zone di traffico fra le quali si è supposto si svolgano gli spostamenti.

Tali spostamenti vengono definiti spostamenti interzonali, mentre per spostamenti intrazonali si intendono gli spostamenti che iniziano e terminano all'interno della stessa zona.

Le zone possono essere costituite da intere città o gruppi di città, a scala regionale o nazionale, fino a comprendere pochi isolati a scala urbana.

Nell'ambito di questo lavoro, per la Giordania sono state individuate 10 zone omogenee, rispetto a cui vengono riportati e analizzati i dati relativi alla popolazione.

Per analizzare le caratteristiche territoriali, sono state analizzate le seguenti informazioni:

- popolazione residente suddivisa per zona (Tabella 1.30);
- popolazione residente suddivisa per zona e condizione professionale (Tabella 1.31).

Tabella 1.30 – Giordania. Popolazione residente suddivisa per zona

Zona	Popolazione Totale
al-'Aqaba	107115
al-Karak	214225
al-Mafraq	245670
Amman	1939405
as-Salt	349580
al-Tafilā	810000
al-Zarqa	838250
Irbīd	950700
Jarash	156680
Ma'an	103920
Totale	5715545

Tabella 1.31 – Giordania. Popolazione suddivisa per zona e per condizione professionale

Zona	Attivi	Addetti totali	Addetti ai servizi	Addetti al commercio
al-'Aqaba	32135	27796	8339	19457
al-Karak	64268	55591	16677	38914
al-Mafraq	73701	63751	19125	44626
Amman	581822	503276	150983	352293
as-Salt	104874	90716	27215	63501
al-Tafilā	243000	210195	63059	147137
al-Zarqa	251475	217526	65258	152268
Irbīd	285210	246707	74012	172695
Jarash	47004	40658	12198	28461
Ma'an	31176	26967	8090	18877
Totale	1714663.5	1483184	444955	1038229

1.1.7 Libano

Il Libano è uno stato del Vicino Oriente che si affaccia sul settore orientale del mar Mediterraneo. Il Libano confina a nord e ad est con la Siria e a sud con Israele. Ad ovest si affaccia sul Mare Mediterraneo.

La superficie del Libano è di 10.452 km quadrati. La capitale è Beirut. Le attività economiche principali sono i servizi bancari e finanziari, tradizionalmente sostenuti da un regime economico libero-scambista e competitivo, e il turismo.

Nella Tabella 1.32 sono riportati alcuni dati socio-economici di sintesi relativi all'intero Paese (Dati Generali).

Tabella 1.32 -Libano. Dati generali

Dato	Valore
Superficie	10.452 Km ²
Popolazione	4.000.000
Densità	383 ab/Kmq
Lingua	Arabo (ufficiale), Francese, Inglese
Religione	Multiconfessionale
Capitale	Beirut
Forma istituzionale	Repubblica parlamentare
Relazioni internazionali	Membro di Lega Araba, OCI e ONU
Unità Monetaria	Lira Libanese 0,00049 Euro)

Fonte ICE Libano, ultima verifica 30/12/2008

Rete stradale

La rete stradale libanese si estende per 6.970 Km (Eurostat, 2007).

Per la mancanza di una rete ferroviaria interna, la rete stradale è il principale sistema di trasporto del Libano. Tuttavia, la maggior parte della rete stradale libanese si trova in pessime condizioni, con gravi carenze nel controllo del traffico e nella sicurezza stradale.

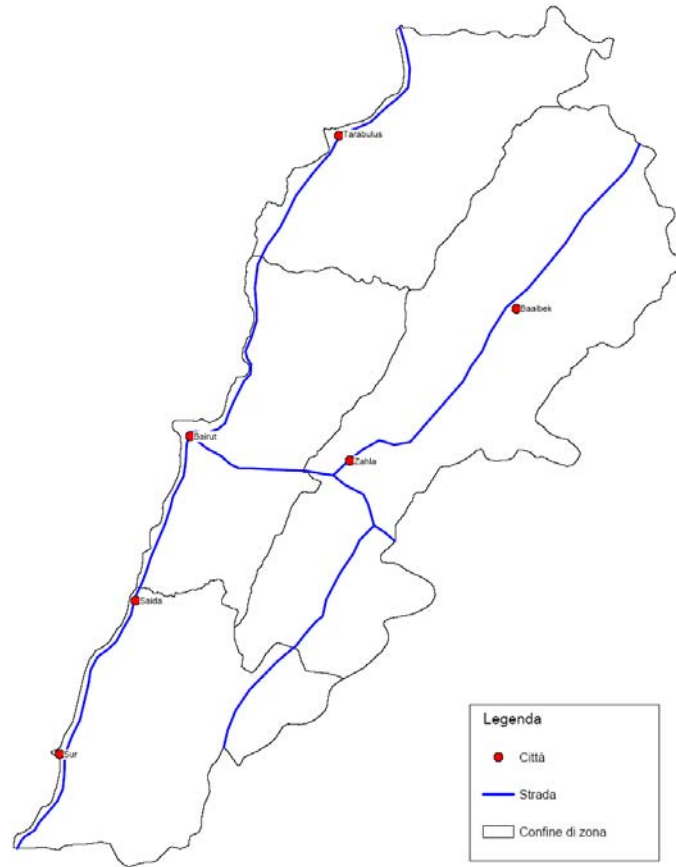


Figura 1.27 – Libano. Rete infrastrutturale stradale

Su questa base è possibile rilevare i dati di base specifici relativi ai singoli archi.

E' quindi necessario procedere per ogni elemento – lineare o puntuale- rilevando la singola caratteristica.

Il rilievo della singola caratteristica associata al singolo elemento è altresì difficoltoso in mancanza di qualunque base dati omogenea; risulta quindi necessario svolgere un processo di rilievo, confronto e verifica del singolo dato relativo alla definizione di una caratteristica.

La ricostruzione delle caratteristiche specifiche del singolo elemento del sistema di offerta permette a livello più strutturato di confrontare i differenti elementi, e ciò sia per gli insiemi di elementi lineari che per gli insiemi di elementi puntuali.

La ricostruzione dei differenti insiemi viene svolta sul piano analitico con il rilievo delle caratteristiche e sul piano geometrico con il loro posizionamento territoriale. Le fasi descritte sono svolte ciclicamente sino ad ottenere una accettabile convergenza tra i dati di diretto rilievo sulle mappe terrestri, quelli di rilievo dai sistemi informativi territoriali, che per il Paese in analisi sono estremamente ridotti, e quelli di derivazione analitica che appunto per la loro natura sono incomparabili e necessitano di una specifica preparazione per essere ricongiungibili e quindi trattabili.

Partendo da questi dati è stato possibile costruire il grafo rappresentativo dell'offerta stradale. Il grafo è costituito da un insieme di nodi, individuati in corrispondenza dell'intersezione di due assi stradali diversi o in corrispondenza di un centro urbano da esso attraversato, e da un insieme di archi. Ogni arco ha le caratteristiche dell'infrastruttura che esso rappresenta (Tabella 1.33). In Figura 1.28 si riporta il grafo proposto.

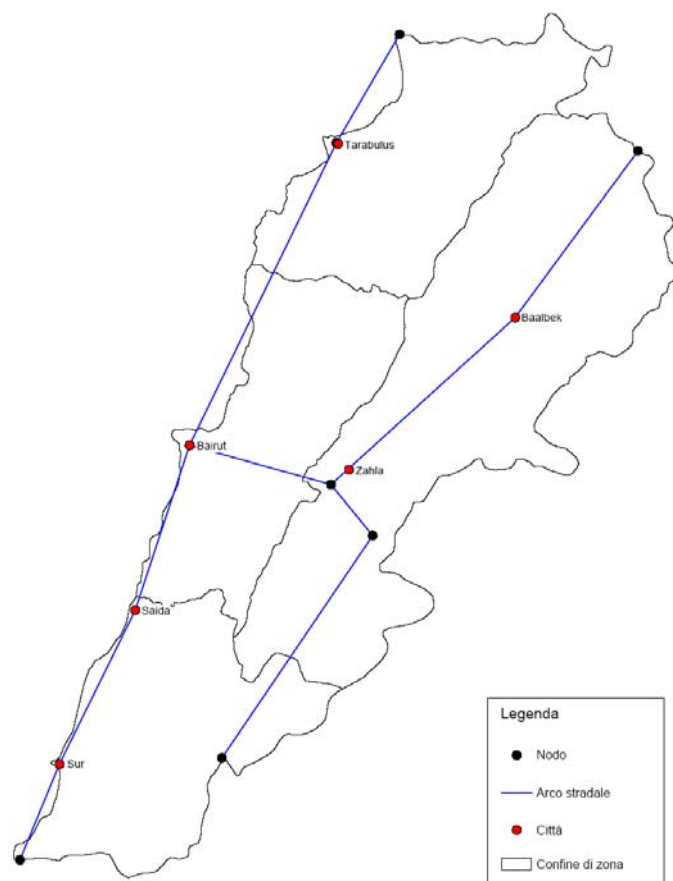


Figura 1.28 – Libano. Grafo stradale

Tabella 1.33 – Libano . Grafo stradale: caratteristiche degli archi

Codice strada	Ni	Nj	Lungh (km)	Pendenza*	Corsie per senso di marcia	Carreggiate separate
-	1	2	26.20	P	1	No
-	2	3	70.50	P	1	No
-	3	4	37.20	P	1	No
-	4	5	35.37	P	1	No
-	5	6	20.93	P	1	No
-	3	7	31.18	P	1	No
-	7	8	13.76	P	1	No
-	8	9	56.21	P	1	No
-	7	11	52.00	P	1	No
-	11	10	43.00	P	1	No

Dall'analisi delle caratteristiche della rete stradale emerge che:

- l'intera rete è a carreggiata singola;
- l'intera rete ha una corsia per senso di marcia;
- gli archi della rete analizzata risultano pianeggianti.

Rete ferroviaria

La rete ferroviaria libanese, secondo le statistiche Eurostat (2007), risulta assente. Prima dei danni prodotti a causa delle guerre civili la rete si estendeva per circa 400 km di cui circa 80 km a scartamento ridotto (1050 mm) e la restante a scartamento normale (1435mm).

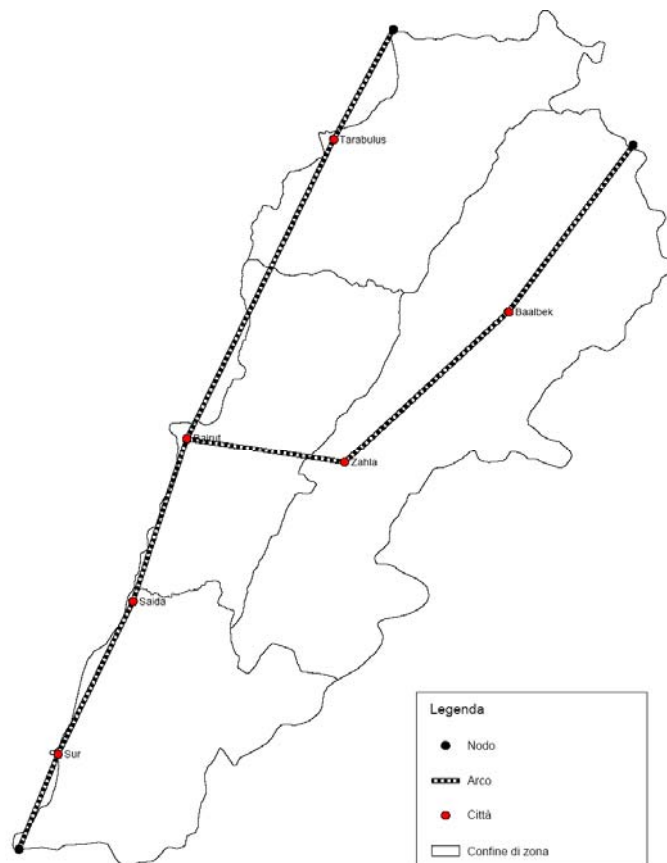


Figura 1.29 – Libano. Grafo ferroviario (prima delle guerre civili)

Rete portuale

Il sistema portuale libanese è costituito da 4 porti: Beirut, Chekka, Jounieh e Tripoli. I principali libanesi considerati sono quelli di Beirut e Tripoli (Figura 1.30)

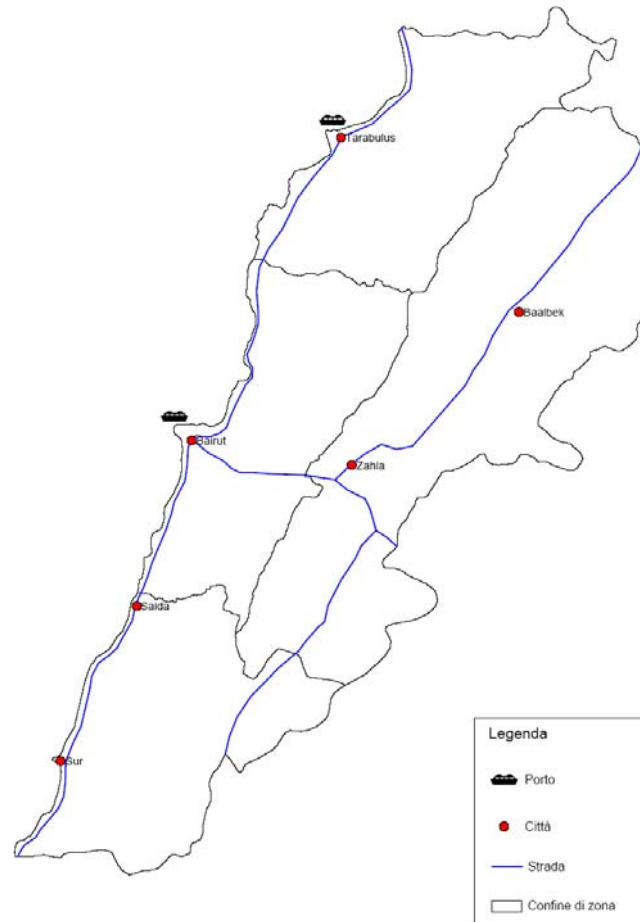


Figura 1.30 – Libano. Porti

Rete aeroportuale

Il Libano dispone di 7 aeroporti di cui 2 con piste non pavimentate. Dei 5 aeroporti con piste pavimentate, uno soltanto ha una pista con lunghezza superiore a 3.000 m (CIA, 2008). L'aeroporto principale è Beirut (Figura 1.31).

Attualmente, il trasporto aereo dipende dalla Direzione generale dell'aviazione civile. Una legge del 2002 prevede la creazione di una Società di proprietà statale per l'aeroporto di Beirut che sia responsabile delle attività aeroportuali e dei servizi di gestione del traffico aereo. La compagnia di bandiera libanese è la Middle East Airlines (MEA). Tra i piani del governo vi sarebbe anche la quotazione in borsa di una percentuale che varia dal 10% al 30%. Altre due compagnie libanesi operano nell'aeroporto di Beirut: la Menajet che effettua voli charter e la TMA per i cargo.

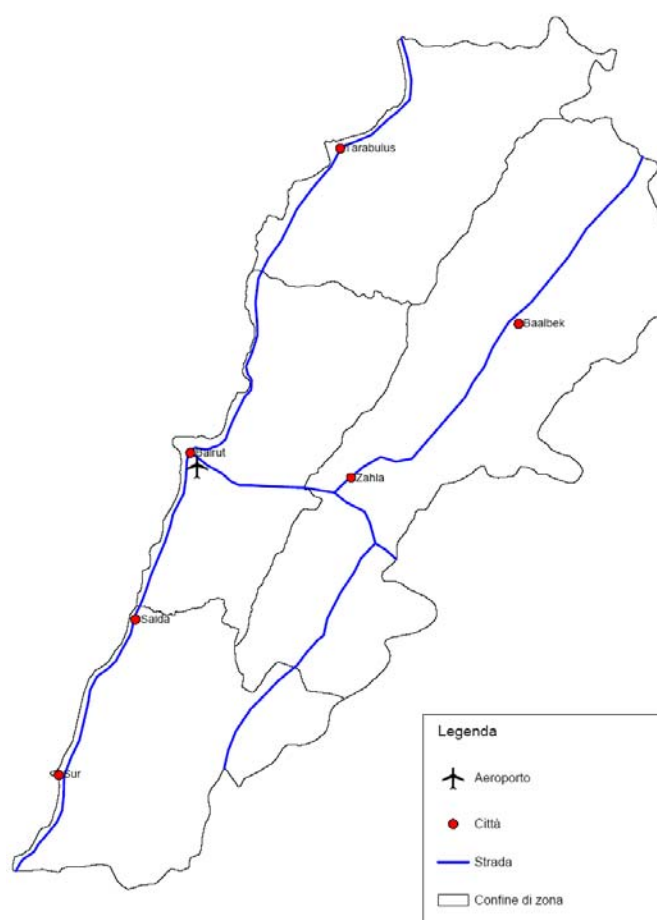


Figura 1.31 – Libano. Aeroporti

Caratteristiche territoriali

Per consentire la modellizzazione del sistema di trasporto, il Paese è stato discretizzato, suddividendo l'intera area in zone di traffico fra le quali si è supposto si svolgano gli spostamenti.

Tali spostamenti vengono definiti spostamenti interzonali, mentre per spostamenti intrazonali si intendono gli spostamenti che iniziano e terminano all'interno della stessa zona.

Le zone possono essere costituite da intere città o gruppi di città, a scala regionale o nazionale, fino a comprendere pochi isolati a scala urbana.

Nell'ambito di questo lavoro, per il Libano sono state individuate 5 zone omogenee, rispetto a cui vengono riportati e analizzati i dati relativi alla popolazione.

Per analizzare le caratteristiche territoriali, sono state analizzate le seguenti informazioni:

- popolazione residente suddivisa per provincia (Tabella 1.4);
- popolazione residente suddivisa per provincia e condizione professionale (Tabella 1.5).

Tabella 1.34 – Libano. Popolazione residente suddivisa per zona

Zona	Popolazione Totale
Beirut	1792000
Tripoli	212900
Tiro	117100
Baalbeck	50000
Saida	149000
Totale	2321000

Tabella 1.35 – Libano. Popolazione suddivisa per zona e per condizione professionale

Zona	Attivi	Addetti totali	Addetti ai servizi	Addetti al commercio
Beirut	537600	430080	301056	129024
Tripoli	63870	51096	15329	35767
Tiro	35130	28104	8431	19673
Baalbeck	15000	12000	3600	8400
Saida	44700	35760	10728	25032
Totale	696300	557040	167112	389928

1.1.8 Siria

La Repubblica Araba di Siria è uno Stato del Vicino Oriente, che si estende circa per 185.180 km², con 19.405.000 abitanti. La capitale è Damasco.

Confina a nord con la Turchia, a est con l'Iraq, a sud con la Giordania, a ovest con Israele e Libano. Sempre a ovest si affaccia sul Mar Mediterraneo.

La Siria è una repubblica presidenziale. La lingua ufficiale è quella araba.

Nella Tabella 1.36 sono riportati alcuni dati socio-economici di sintesi relativi all'intero Paese (Dati Generali).

Tabella 1.36 –Siria. Dati generali

Dato	Valore
Superficie	185.180 Km ²
Popolazione	16.125.000
Densità	87ab/ Km ²
Lingua	Arabo (ufficiale), Aramaico, Armeno, Circasso, Curdo
Religione	Musulmani (86%), Cristiani (9%), Drusi (3%)
Capitale	Damasco
Forma istituzionale	Repubblica presidenziale
Relazioni internazionali	Membro di Lega Araba, OCI e ONU
Unità Monetaria	Lira Siriana (0,015 Euro)

Fonte ICE Siria. ultima verifica 30/12/2008

Rete stradale

La rete stradale siriana si sviluppa per circa 50.000 chilometri (Eurostat, 2007). La rete autostradale attraversa la Siria da nord a sud, congiungendo Aleppo con Damasco, e proseguendo fino alla frontiera Giordana; da Homs un altro tratto dirige ad ovest fino a Tartus e prosegue poi verso nord, lungo la costa mediterranea, fino a Latakia. In questo lavoro è stata considerata la viabilità principale e la rete autostradale. In particolare si considerano le arterie stradali che attraversano il paese sia in direzione nord-sud che est-ovest, e seguono quasi sempre le antiche vie commerciali che provenivano dalla Turchia, dall'Irak, dall'Arabia Saudita e dalla Giordania.

In Figura 1.32 è rappresentata la rete infrastrutturale stradale considerata.

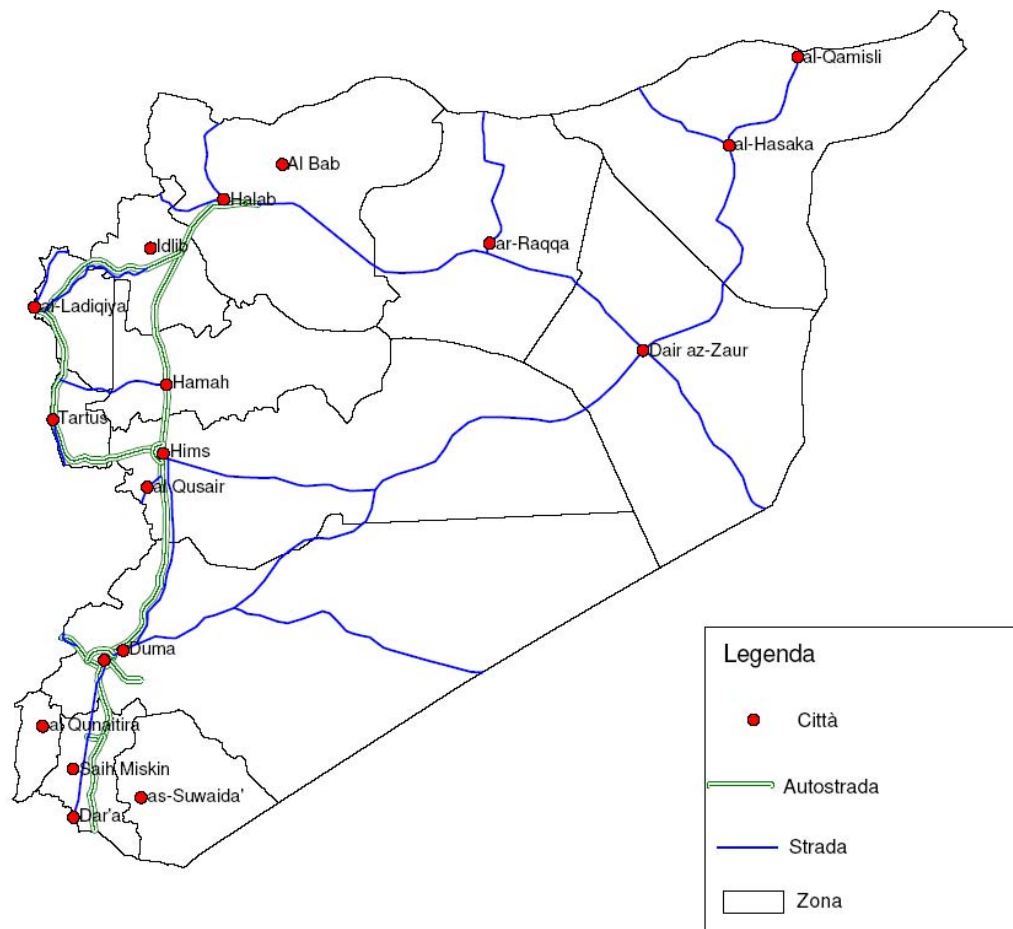


Figura 1.32 – Siria. Rete infrastrutturale stradale

Su questa base è possibile rilevare i dati di base specifici relativi ai singoli archi.

E' quindi necessario procedere per ogni elemento – lineare o puntuale – rilevando la singola caratteristica.

Il rilievo della singola caratteristica associata al singolo elemento è altresì difficoltoso in mancanza di qualunque base dati omogenea; risulta quindi necessario svolgere un processo di rilievo, confronto e verifica del singolo dato relativo alla definizione di una caratteristica.

La ricostruzione delle caratteristiche specifiche del singolo elemento del sistema di offerta permette a livello più strutturato di confrontare i differenti elementi, e ciò sia per gli insiemi di elementi lineari che per gli insiemi di elementi puntuali.

La ricostruzione dei differenti insiemi viene svolta sul piano analitico con il rilievo delle caratteristiche e sul piano geometrico con il loro posizionamento territoriale. Le fasi descritte sono svolte ciclicamente sino ad ottenere una

accettabile convergenza tra i dati di diretto rilievo sulle mappe terrestri, quelli di rilievo dai sistemi informativi territoriali, che per il Paese in analisi sono estremamente ridotti, e quelli di derivazione analitica che appunto per la loro natura sono incomparabili e necessitano di una specifica preparazione per essere ricongiungibili e quindi trattabili.

Partendo da questi dati è stato possibile costruire il grafo rappresentativo dell'offerta stradale. Il grafo è costituito da un insieme di nodi, individuati in corrispondenza dell'intersezione di due assi stradali diversi o in corrispondenza di un centro urbano da esso attraversato, e da un insieme di archi. Ogni arco ha le caratteristiche dell'infrastruttura che esso rappresenta (Tabella 1.37). In Figura 1.33 si riporta il grafo proposto.

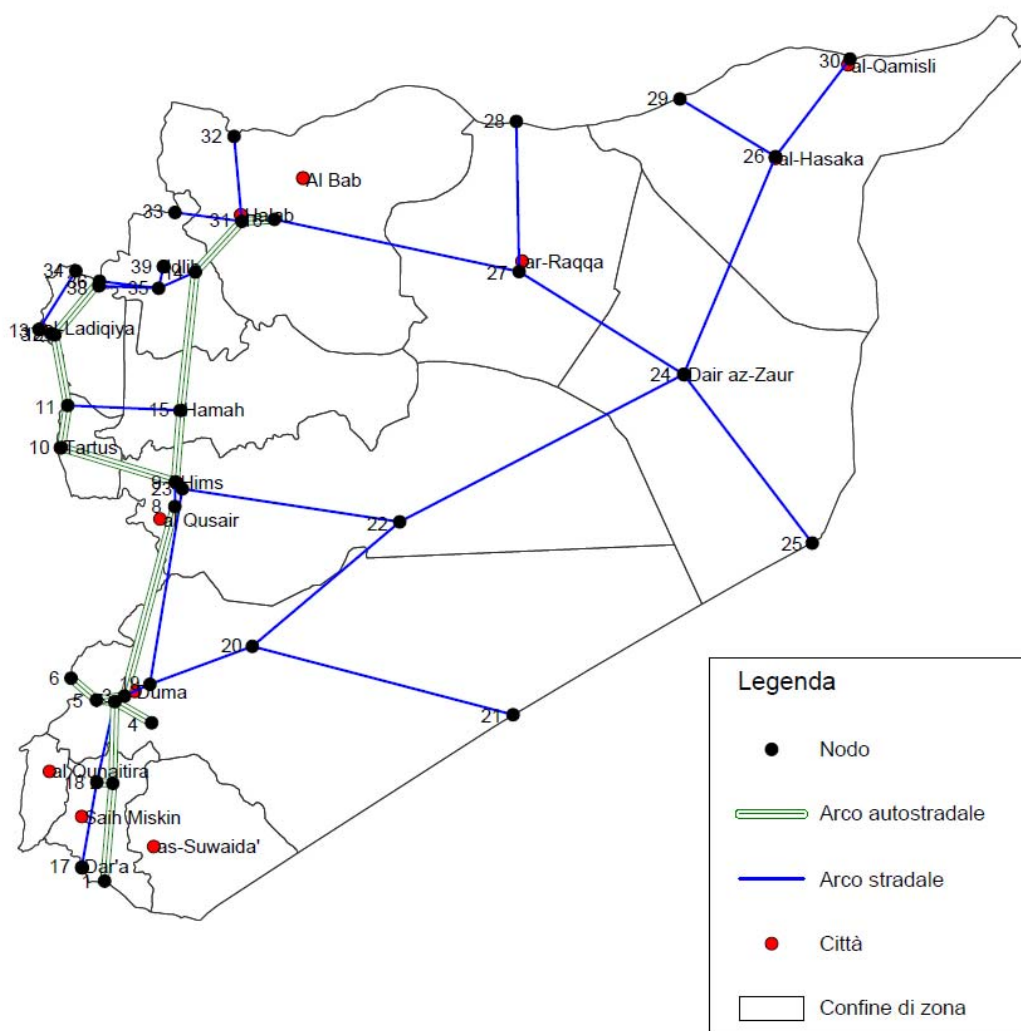


Figura 1.33 – Siria. Grafo stradale

Tabella 1.37 – Siria . Grafo stradale: caratteristiche degli archi

Codice strada	Ni	Nj	Lungh (km)	Pendenza*	Corsie per senso di marcia	Carreggiate separate
-	1	2	37.25	P	2	Si
-	2	7	31.06	P	2	Si
-	7	8	16.42	P	2	Si
-	7	5	7.20	P	2	Si
-	5	6	12.83	P	2	Si
-	7	9	4.30	P	2	Si
-	9	5	11.02	P	2	Si
-	9	10	74.54	P	2	Si
-	10	11	15.08	P	1	No
-	11	12	45.44	P	2	Si
-	12	13	16.21	P	2	Si
-	13	14	27.21	P	2	Si
-	14	40	1.63	P	2	Si
-	14	39	26.49	P	2	Si
-	11	17	27.22	P	2	Si
-	17	16	52.87	P	2	Si
-	16	34	25.99	P	2	Si
-	21	20	52.56	P	1	No
-	20	2	6.25	P	2	Si
-	20	7	45.82	P	1	No
-	9	22	17.28	P	1	No
-	22	23	67.43	P	1	No
-	23	24	166.77	P	1	No
-	23	25	118.09	P	1	No
-	22	26	120.43	P	1	No
-	25	26	134.6	P	1	No
-	26	11	6.05	P	1	No
-	25	27	194.99	P	1	No
-	27	28	129.16	P	1	No
-	27	29	143.59	P	1	No
-	27	30	117.43	P	1	No
-	30	31	91.29	P	1	No
-	29	32	66.91	P	1	No
-	29	33	74.06	P	1	No
-	30	18	150.63	P	1	No
-	34	18	12.26	P	2	Si
-	34	35	51.86	P	1	No
-	34	36	40.45	P	1	No
-	15	37	42.03	P	1	No
-	17	13	68.87	P	1	No
-	38	16	24.24	P	1	No
-	39	38	35.91	P	1	No
-	40	15	7.56	P	1	No
-	40	41	41.05	P	1	No
-	41	38	36.07	P	1	No
-	42	38	13.53	P	1	No

Dall'analisi delle caratteristiche della rete stradale emerge che:

- circa 450 km risultano a carreggiate separate; circa 2.000 km risultano a carreggiata singola;
- circa 450 km risultano con due corsie per senso di marcia; circa 2.000 km con una corsia per senso di marcia;
- gli archi della rete analizzata risultano pianeggianti.

Rete ferroviaria

La rete ferroviaria siriana si sviluppa per circa 2.800 chilometri (Eurostat, 2007). Le due linee ferroviarie principali operano tra Damasco-Aleppo- Kumechli e Aleppo-Latakia-Banias-Tartous-Homs-Damasco-Deraa (Figura 1.34).

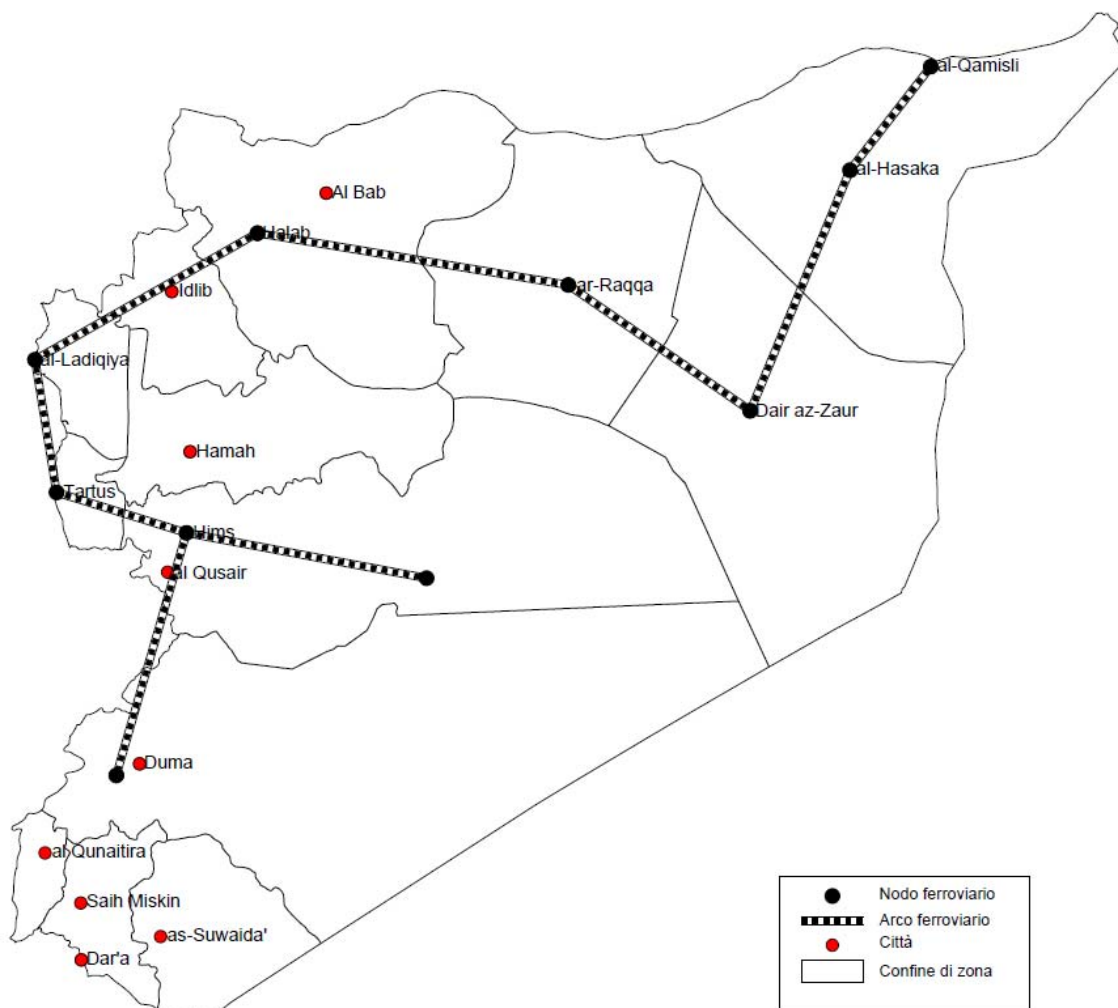


Figura 1.34 - Siria. Grafo ferroviario

Rete portuale

Il sistema portuale siriano è costituito da 2 principali porti (Tartous e Lattakia). Il porto di Tartous assorbe il 61% circa del traffico marittimo della Siria. Il terzo porto del Paese e' il porto di Banias che e' invece riservato al trasporto di petrolio (ICE, 2008).

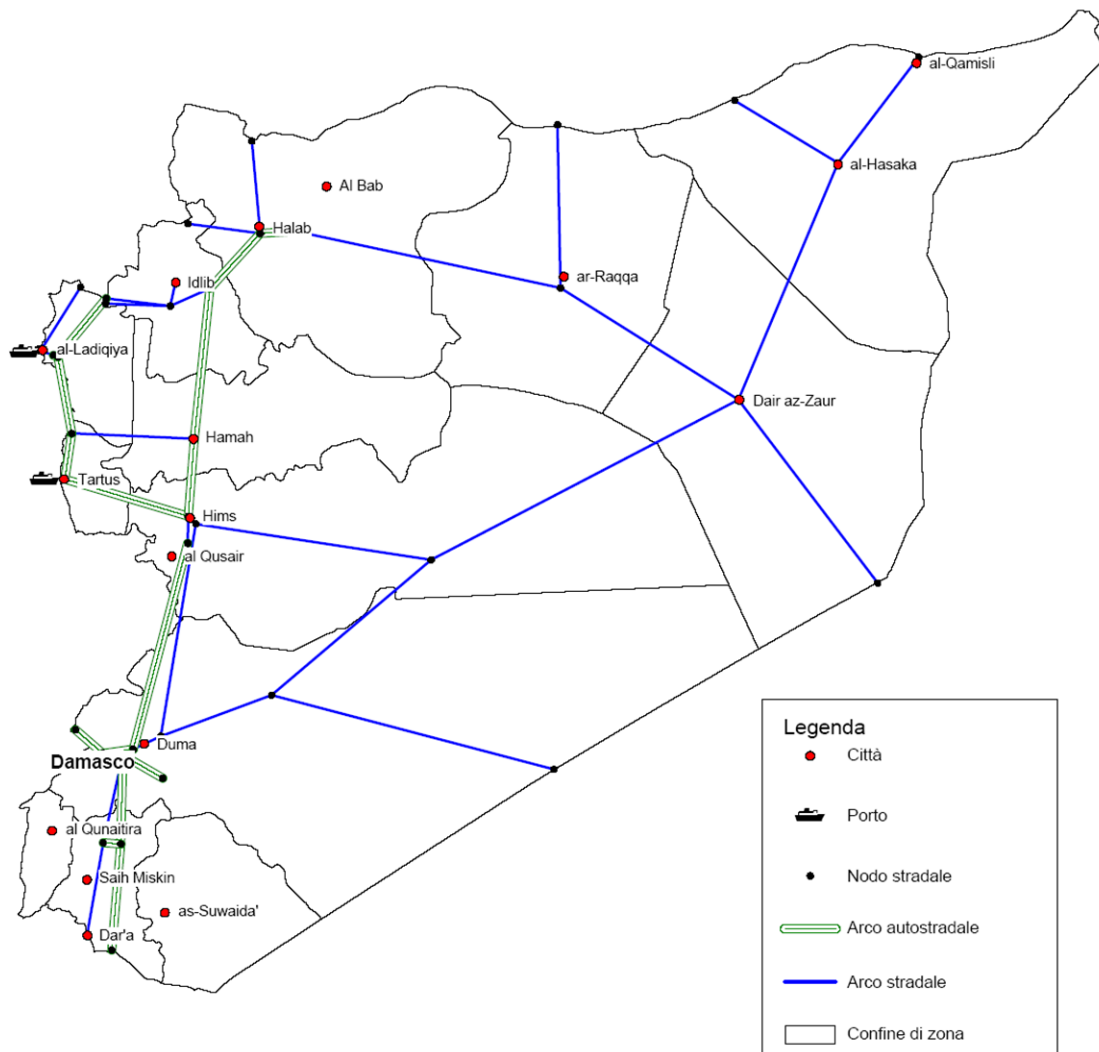


Figura 1.35 – Siria. Porti

Tabella 1.38 – Siria. Porti: caratteristiche principali*

Porto	Superficie banchina (ha)	Superficie bacino (ha)	Lungh. Banchine (m)	Pescaggio massimo (m)	Installazioni speciali
Tartus	180	120	7068	12.20	ND
Lattakia	ND	ND	ND	13	ND

*<http://www.cmc-sy.com/>

Dalla Tabella 1.38 emerge che i porti considerati, per i quali sono disponibili informazioni, hanno una profondità del fondale maggiore o uguale a 12 metri, sono quindi porti potenziali per il commercio internazionale.

Rete aeroportuale

Il sistema aeroportuale siriano è costituito da due principali aeroporti internazionali (Damasco e Aleppo) (Figura 1.36).

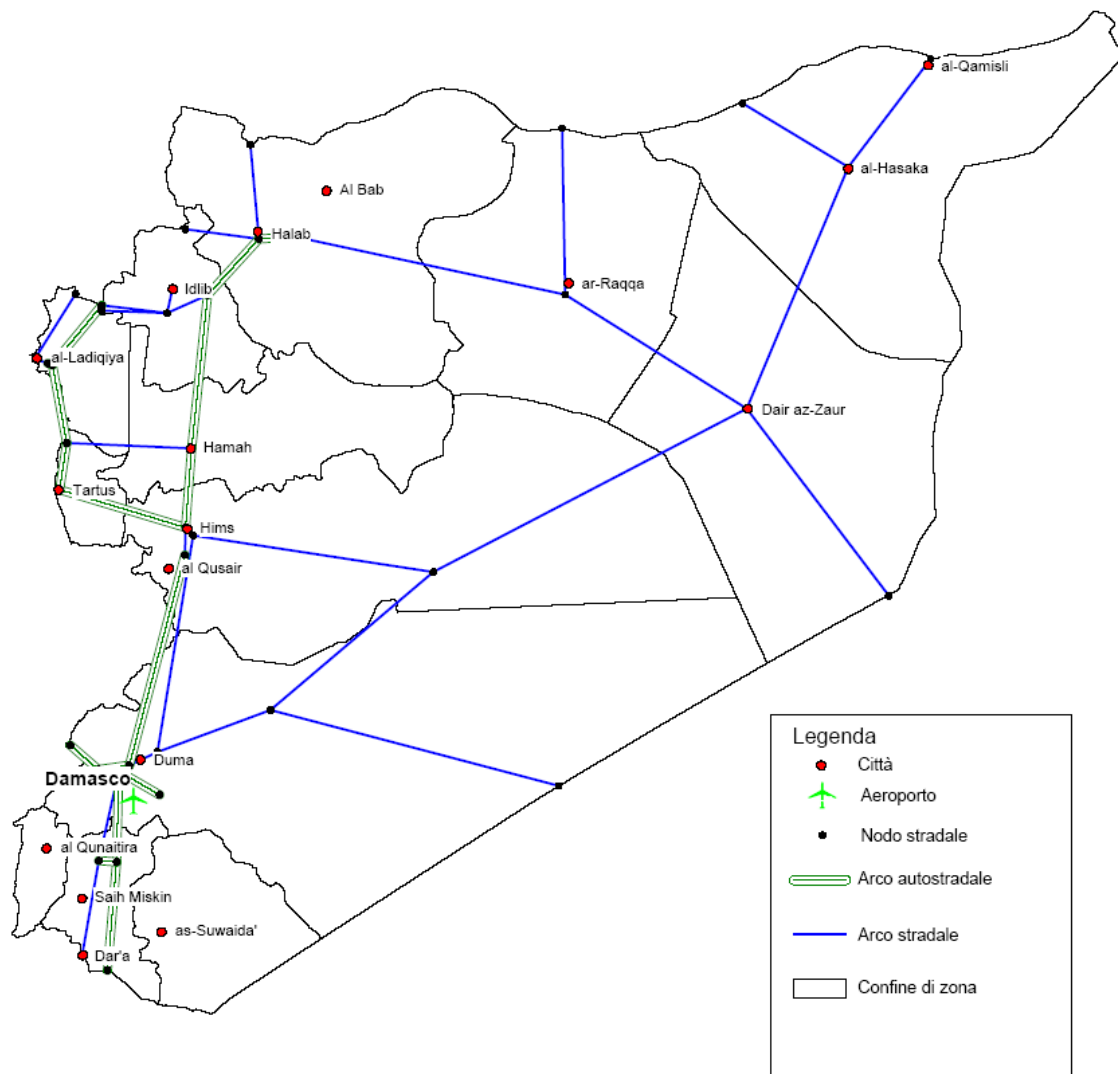


Figura 1.36 – Siria. Aeroporti

Caratteristiche territoriali

Per consentire la modellizzazione del sistema di trasporto, il Paese è stato discretizzato, suddividendo l'intera area in zone di traffico fra le quali si è supposto si svolgano gli spostamenti.

Tali spostamenti vengono definiti spostamenti interzonali, mentre per spostamenti intrazonali si intendono gli spostamenti che iniziano e terminano all'interno della stessa zona.

Le zone possono essere costituite da intere città o gruppi di città, a scala regionale o nazionale, fino a comprendere pochi isolati a scala urbana.

Nell'ambito di questo lavoro, per la Siria sono state individuate 11 zone omogenee, rispetto a cui vengono riportati e analizzati i dati relativi alla popolazione.

Per analizzare le caratteristiche territoriali, sono state analizzate le seguenti informazioni:

- popolazione residente suddivisa per zona (Tabella 1.39);
- popolazione residente suddivisa per zona e condizione professionale (Tabella 1.40).

Tabella 1.39 – Siria. Popolazione residente suddivisa per zona

Zona	Popolazione Totale
Aleppo	1626218
Hama	477812
Latakia	347026
Deir ez-Zor	252588
Duma	114761
Idlib	135619
Tartus	91269
al-Qamishli	86129
Raqqa	182394
Damasco	1580909
Homs	798781
Totale	5693506

Tabella 1.40 – Siria. Popolazione suddivisa per zona e per condizione professionale

Zona	Attivi	Addetti totali	Addetti ai servizi	Addetti al commercio
Aleppo	487865	439079	307355	131724
Hama	143344	129009	38703	90306
Latakia	104108	93697	28109	65588
Deir ez-Zor	75776	68199	20460	47739
Duma	34428	30985	9296	21690
Idlib	40686	36617	10985	25632
Tartus	27381	24643	7393	17250
al-Qamishli	25839	23255	6976	16278
Raqqa	54718	49246	14774	34472
Damasco	474273	426845	128054	298792
Homs	239634	215671	64701	150970
Totale	1708052	1537247	636806	900441

1.1.9 Turchia

La Repubblica di Turchia è uno stato il cui territorio comprende l'estrema parte orientale della Tracia, in Europa, e la penisola dell'Anatolia, cinta a sud dal Mar Mediterraneo, ad ovest dal Mar Egeo, a nord-ovest dal Mar di Marmara ed a nord dal Mar Nero, tradizionalmente considerata la propaggine più occidentale del continente asiatico. La Turchia confina a nord-ovest con la Grecia e la Bulgaria, a nord-est con la Georgia, ad est con l'Armenia, l'Azerbaijan e l'Iran, a sud-est con l'Iraq ed a sud con la Siria.

La Turchia si estende su una superficie di 779.452 km², e nell'ultimo censimento (2007) è risultata avere 70.586.256 abitanti.

La capitale è Ankara, una delle tre grandi città turche insieme a Smirne e Istanbul; quest'ultima è la più grande metropoli del paese, nonché il maggior centro industriale e commerciale.

Lingua ufficiale è il turco, ma sono presenti numerose minoranze linguistiche.

La moneta ufficiale è la nuova lira turca.

Nella Tabella 1.41 sono riportati alcuni dati socio-economici di sintesi relativi all'intero Paese (Dati Generali).

Tabella 1.41 – Turchia. Dati generali

Dato	Valore
Superficie	779.452 km ²
Popolazione	67.803.927
Densità	87 ab/km ²
Lingua	Turco
Religione	Musulmani
Capitale	Ankara
Forma istituzionale	Repubblica
Relazioni internazionali	Membro di Consiglio d'Europa, EBRD, NATO, OCDE, OCI, ONU e OSCE
Unità Monetaria	Lira Turca (0,4714 Euro)

Fonte ICE Turchia, ultima verifica 30/12/2008

È in corso di annessione della Turchia ai paesi membri dell'UE.

Rete stradale

La rete stradale turca si sviluppa per 60.840 chilometri di strade principali, di cui 1.070 di autostrade e 49.565 di strade asfaltate. La restante parte della rete è costituita dalle cosiddette strade stabilizzate ricoperte di ghiaia fine, generalmente in buono stato e sempre percorribili durante l'estate e da strade secondarie in terra battuta (TCI, 2006).

La rete autostradale, collega le città di: Ankara, Istanbul, Edirne, Izmir, Aydin, Mersin, Adana, Gaziantep.

In Figura 1.37 è rappresentata la rete infrastrutturale stradale considerata.

In questo lavoro è stata considerata la rete autostradale e la viabilità principale. In Tabella 1.42 sono riportate alcune caratteristiche delle infrastrutture stradali analizzate.

A causa delle caratteristiche della rete ferroviaria, la rete stradale rappresenta la principale via di trasporto all'interno del Paese.

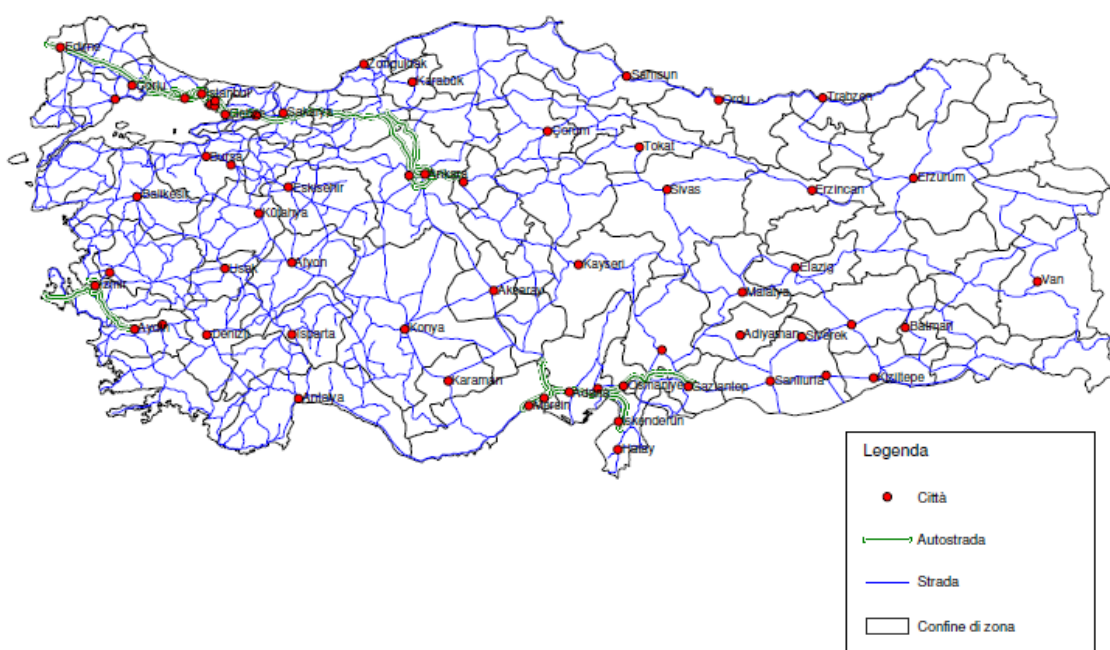


Figura 1.37 – Turchia. Rete infrastrutturale stradale

Su questa base è possibile rilevare i dati di base specifici relativi ai singoli archi.

E' quindi necessario procedere per ogni elemento – lineare o puntuale- rilevando la singola caratteristica.

Il rilievo della singola caratteristica associata al singolo elemento è altresì difficoltoso in mancanza di qualunque base dati omogenea; risulta quindi necessario svolgere un processo di rilievo, confronto e verifica del singolo dato relativo alla definizione di una caratteristica.

La ricostruzione delle caratteristiche specifiche del singolo elemento del sistema di offerta permette a livello più strutturato di confrontare i differenti

elementi, e ciò sia per gli insiemi di elementi lineari che per gli insiemi di elementi puntuali.

La ricostruzione dei differenti insiemi viene svolta sul piano analitico con il rilievo delle caratteristiche e sul piano geometrico con il loro posizionamento territoriale. Le fasi descritte sono svolte ciclicamente sino ad ottenere una accettabile convergenza tra i dati di diretto rilievo sulle mappe terrestri, quelli di rilievo dai sistemi informativi territoriali, che per il Paese in analisi sono estremamente ridotti, e quelli di derivazione analitica che appunto per la loro natura sono incomparabili e necessitano di una specifica preparazione per essere ricongiungibili e quindi trattabili.

Partendo da questi dati è stato possibile costruire il grafo rappresentativo dell'offerta stradale. Il grafo è costituito da un insieme di nodi, individuati in corrispondenza dell'intersezione di due assi stradali diversi o in corrispondenza di un centro urbano da esso attraversato, e da un insieme di archi. Ogni arco ha le caratteristiche dell'infrastruttura che esso rappresenta (Tabella 1.42). In Figura 1.38 si rappresenta il grafo stradale della Turchia in cui sono riportate esclusivamente le strade principali.

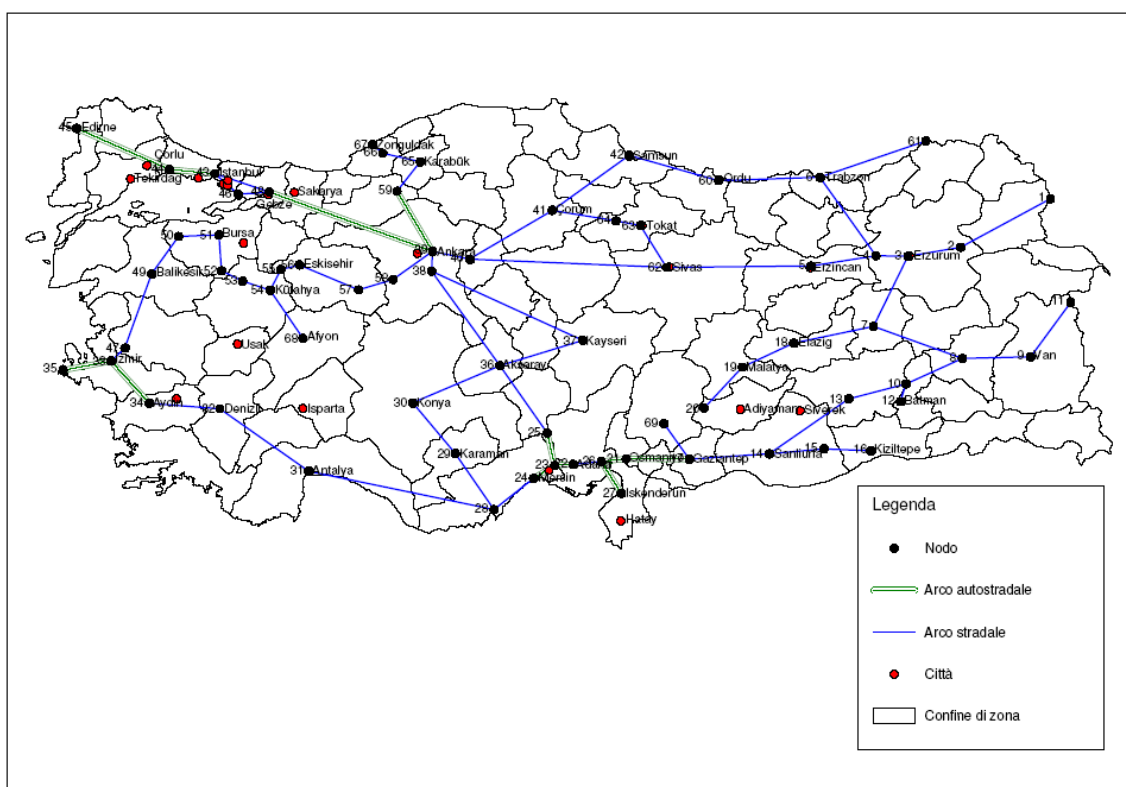


Figura 1.38 – Turchia. Grafo stradale

Tabella 1.42 – Turchia. Grafo stradale: caratteristiche degli archi

Codice strada	Ni	Nj	Lungh (km)	Pendenza*	Corsie per senso di	Carreggiate separate
D100	1	2	153.44	P	2	Sì
D100	2	3	80.32	P	2	Sì
D100	3	4	47.87	P	2	Sì
D100	4	5	98.65	P	2	Sì
D100	4	6	147.1	P	2	Sì
D300	3	7	119.93	P	1	No
D300	7	8	144.48	C	1	No
D300	8	9	104.66	P	1	No
D300	9	11	103.5	P	1	No
D965	8	12	94.96	C	1	No
D965	12	13	28.84	C	1	No
D370	12	14	91.8	P	1	No
D885	14	15	148.92	P	2	Sì
D400	15	16	85.36	C	1	No
D400	16	17	74.43	P	1	No
D400	15	18	125.31	C	1	No
D300	7	19	124.71	P	1	No
D300	19	20	86.58	P	1	No
D300	20	21	86.49	P	1	No
052	18	22	98.67	P	2	Sì
052	22	27	38.95	P	2	Sì
052	23	24	28.5	P	2	Sì
052	24	25	38.88	P	2	Sì
D300	38	39	132.64	C	1	No
051	27	23	44.63	P	2	Sì
053	27	28	58.52	P	2	Sì
D400	25	29	78.24	C	2	Sì
D715	29	30	105.66	P	2	Sì
D715	30	31	102.21	P	2	Sì
D400	29	32	297.06	P	2	Sì
D400	32	33	168.21	P	2	Sì
D400	33	35	109.25	P	2	Sì
031	35	36	87.77	P	2	Sì
032	36	37	74.99	P	2	Sì
D750	26	38	126.46	P	1	No
D300	31	38	145.84	P	2	Sì
D750	38	40	178.77	C	2	Sì
D260	39	40	252.73	C	2	Sì
D260	40	41	30.67	C	2	Sì
D200	41	42	56.71	P	2	Sì
D180	42	43	144.89	C	1	No
D180	43	44	141.8	C	1	No
04	41	50	260.04	P	2	Sì
04	45	46	67.09	P	2	Sì
03	46	47	150.86	P	2	Sì
04	45	48	46.85	P	2	Sì
04	48	50	46.09	P	2	Sì
04	50	45	85.15	P	2	Sì
D265	36	51	28.79	P	2	Sì
D265	51	52	121.54	P	2	Sì
D265	52	53	70.5	P	2	Sì
D200	53	54	60.49	P	2	Sì
D230	54	55	55.35	P	2	Sì
D230	55	56	35.71	P	2	Sì
D230	56	57	43.76	P	2	Sì
D650	57	58	36.03	C	1	No
D230	58	59	28.91	C	1	No
D200	59	60	96.68	P	2	Sì
D200	60	61	54.35	P	2	Sì
D200	61	41	73.54	P	2	Sì
04	41	62	106.66	P	2	Sì
D010	44	63	137.35	P	2	Sì
D010	63	6	149.8	P	2	Sì
D010	6	64	165.84	P	2	Sì
D100	5	65	217.68	P	2	Sì
D200	65	42	296.65	P	2	Sì
D850	65	66	75.21	C	1	No
D160	66	67	37.12	C	1	No
D180	67	43	96.21	C	1	No
D100	62	68	56.85	P	1	No
D030	68	69	56.56	P	1	No
D750	69	70	20.13	C	1	No
D650	57	71	89.61	P	1	No
052	24	26	51.44	P	2	Sì
D825	18	72	67.53	P	1	No

Dall'analisi delle caratteristiche della rete stradale emerge che:

- circa 5000 km risultano a carreggiate separate; circa 2500 km risultano a carreggiata singola;

- circa 5000 km risultano con due corsie per senso di marcia; circa 2500 km con una corsia per senso di marcia;
- circa 5700 km sono pianeggianti; circa 1700 km sono collinari.

Rete ferroviaria

La rete ferroviaria turca si sviluppa per 10.413 chilometri *prevalentemente a binario unico*, di cui 8.430 di linee principali e solo 1.033 elettrificati. La rete è a gestione statale (*Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü - TCDD*) e si presenta insufficiente (MondolImpresa, 2008).

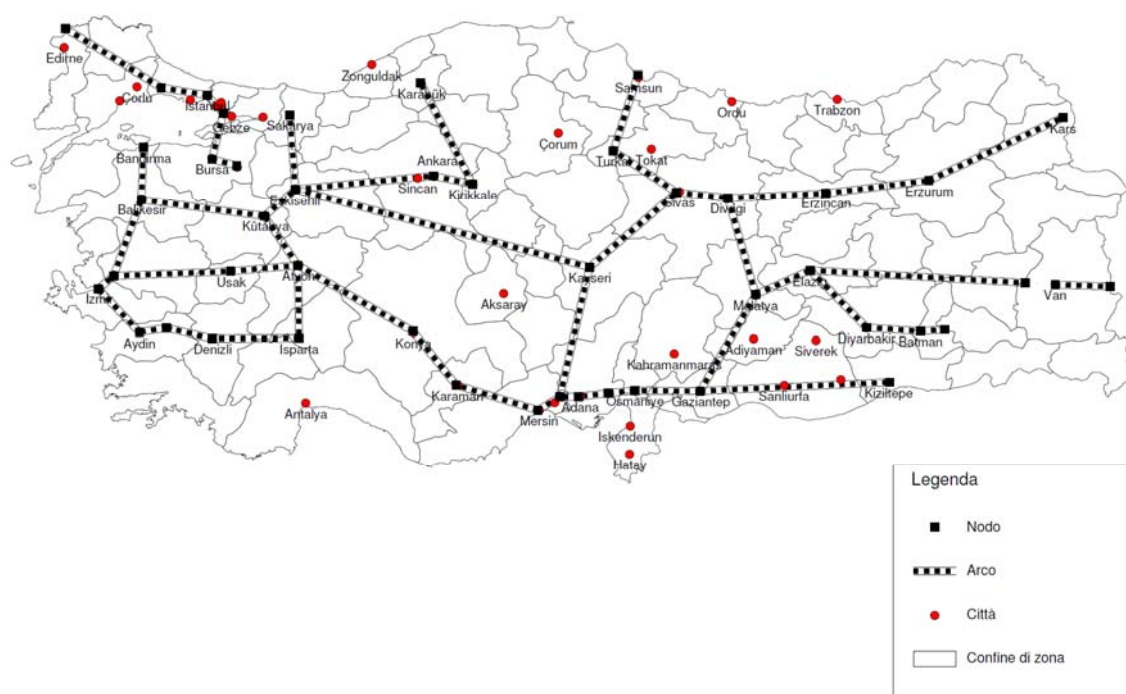


Figura 1.39 – Turchia. Grafo ferroviario

Rete portuale

La rete portuale turca è formata da circa quaranta porti (portfocus.com) distribuiti tra Mediterraneo e Mar Nero. In Figura 1.40 e in Tabella 1.43 sono riportati i porti di carattere internazionale.

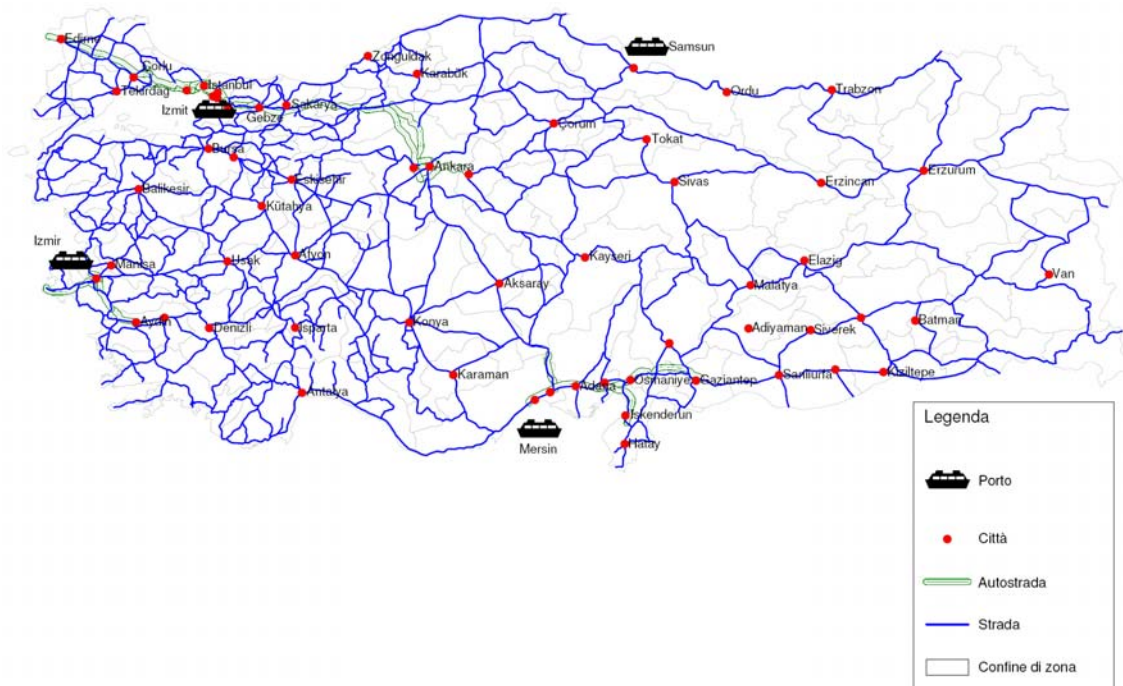


Figura 1.40 – Turchia. Porti

Tabella 1.43 – Turchia. Porti: caratteristiche principali*

Porto	Superficie banchina (ha)	Superficie bacino (ha)	Lungh. Banchine (m)	Pescaggio massimo (m)	Installazioni speciali
Diliskelesi	nd	nd	420	15	nd
Izmir	nd	nd	3300	13	nd
Kocaeli (Izmit)	nd	nd	nd	nd	nd
Mercin Limani	nd	nd	3680	15	nd
Nemrut Limani	nd	nd	nd	nd	nd

Dalla Tabella 1.43 emerge che i porti considerati, per i quali sono disponibili informazioni, hanno una profondità del fondale maggiore o uguale a 12 metri, sono quindi porti potenziali per il commercio internazionale.

Rete aeroportuale

Il sistema aeroportuale turco è costituito da quattro principali aeroporti internazionali (Istanbul, Ankara, Izmir) e tre aeroporti destinati al traffico charter (Trabzon Adana, Antalya e Dalaman). In Figura 1.41 si riportano gli aeroporti internazionali.

Il terminal internazionale presso l'aeroporto principale di Istanbul è stato completato nel 2000. È stato ampliato il principale aeroporto turistico ad Antalya. Il principale vettore aereo è a controllo statale da parte della Turkish Airlines (THY). La compagnia dispone di una flotta di circa 75 aeromobili. La compagnia serve circa 10,5 milioni di passeggeri all'anno verso più di 100 destinazioni turche ed internazionali. Nel 2001 la maggioranza della proprietà della THY è stata avviata alla privatizzazione.

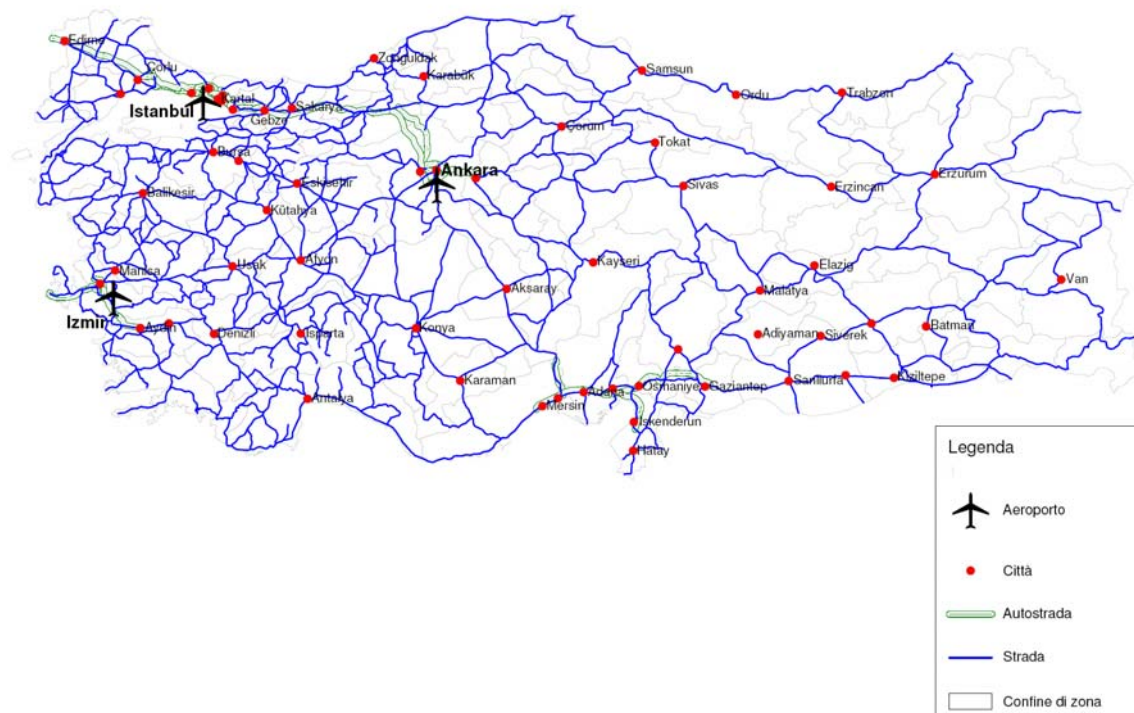


Figura 1.41 – Turchia. Aeroporti

Caratteristiche territoriali

Per consentire la modellizzazione del sistema di trasporto, il Paese è stato discretizzato, suddividendo l'intera area in zone di traffico fra le quali si è supposto si svolgano gli spostamenti.

Tali spostamenti vengono definiti spostamenti interzonali, mentre per spostamenti intrazonali si intendono gli spostamenti che iniziano e terminano all'interno della stessa zona.

Le zone possono essere costituite da intere città o gruppi di città, a scala regionale o nazionale, fino a comprendere pochi isolati a scala urbana.

Nell'ambito di questo lavoro, per la Turchia sono state individuate 25 zone omogenee, rispetto a cui vengono riportati e analizzati i dati relativi alla popolazione.

Per analizzare le caratteristiche territoriali, sono state analizzate le seguenti informazioni:

- popolazione residente suddivisa per zona (Tabella 1.44);
- popolazione residente suddivisa per zona e condizione professionale (Tabella 1.45).

Tabella 1.44 – Turchia. Popolazione residente suddivisa per zona

Città	Popolazione
Istanbul	11000144
Ankara	4009981
Izmir	2656148
Bursa	1466266
Adana	1392490
Gaziantep	1208666
Konya	993744
Antalya	798507
Kayseri	712778
Mersin	635714
Diyarbakır	605424
Eskişehir	580104
Şanlıurfa	483750
Samsun	430899
Malatya	389819
Kahramanmaraş	379894
Erzurum	343701
Van	342360
Denizli	330175
Elazığ	326133
Gebze	319738
Batman	301593

Tabella 1.45 – Turchia. Popolazione suddivisa per zona e per condizione professionale

Città	Attivi	Addetti totali	Addetti ai servizi	Addetti al commercio
Istanbul	3300043	2956839	2069787	887052
Ankara	1202994	1077883	754518	323365
Izmir	796844	713973	499781	214192
Bursa	439880	394132	275893	118240
Adana	417747	374301	262011	112290
Gaziantep	362600	324889	227423	97467
Konya	298123	267118	186983	80136
Antalya	239552	214639	150247	64392
Kayseri	213833	191595	134116	57478
Mersin	190714	170880	119616	51264
Diyarbakır	181627	162738	113917	48821
Eskişehir	174031	155932	109152	46780
Şanlıurfa	145125	130032	91022	39010
Samsun	129270	115826	81078	34748
Malatya	116946	104783	73348	31435
Kahramanmaraş	113968	102116	71481	30635
Erzurum	103110	92387	64671	27716
Van	102708	92026	64418	27608
Denizli	99053	88751	62126	26625
Elazığ	97840	87665	61365	26299
Gebze	95921	85946	60162	25784
Batman	90478	81068	56748	24320

1.2 RACCOLTA DATI PER COSTITUIRE BANCA DATI DI ESPERTI DI LOGISTICA, TRASPORTI E INTERMODALITÀ

Questo paragrafo rappresenta una sintesi del lavoro avviato dall'UNIMED, partendo dall'interno del proprio network di Università, col fine di rendere disponibili una serie di informazioni riguardanti da un lato lo stato dell'arte della ricerca scientifica sui trasporti e dall'altro le realtà, le istituzioni e gli specialisti che si occupano di questi temi nella regione euro mediterranea, con particolare riferimento ai Paesi della sponda sud del Mediterraneo.

A tal proposito l'UNIMED ha avviato, nel settembre del 2007, la creazione di una base di dati delle Università appartenenti alla propria rete, finalizzato alla costituzione di un subnetwork tematico di istituti di ricerca e dipartimenti universitari Euro Mediterranei che si occupano a tempo pieno di trasporti, logistica e intermodalità.

Il fine ultimo del subnetwork è quello di intrecciare sempre di più gli interessi della ricerca scientifica, presenti principalmente all'interno del mondo accademico, con interessi di altro tipo (istituzionali, business community, territorio, ecc...) su argomenti comuni. L'idea è quella di creare una piattaforma di scambio di informazioni tra i vari attori e facilitare il travaso di know-how dalle università al mondo esterno, per agevolare una maggiore circolazione dei saperi nell'intera regione e far sì che questi non rimangano sempre relegati negli stessi posti fisici.

Fondamentale è in questo senso, il ruolo dell'UNIMED in quanto attore di messa in rete e diffusione. Tramite il lavoro della rete si conta, infatti, di poter mettere insieme ricercatori e realtà della regione e mettere queste competenze a disposizione dei Governi euro mediterranei e del Governo Italiano in particolare.

1.2.1 La creazione della base di dati e del subnetwork

La base di dati creata dall'UNIMED serve a raccogliere informazioni sui dipartimenti e i centri di ricerca, nonché sui referenti e i responsabili dell'area scientifica concernente il settore logistica e trasporti delle facoltà e degli istituti coinvolti nel subnetwork.

A tal fine l'UNIMED ha preparato una scheda di survey da trasmettere a tutte le Università della sua rete ed ha in tal modo avviato un'indagine conoscitiva delle attività realizzate in questo settore dagli Atenei associati, per predisporre una prima mappatura delle realtà esistenti.

In ALLEGATO 5 il formulario della scheda di survey utilizzato per effettuare l'indagine conoscitiva.

Tutte le 83 Università della rete dell'UNIMED sono state contattate; sono stati coinvolti anche gli atenei che non possiedono una Facoltà d'Ingegneria o un Dipartimento Trasporti vero e proprio, poiché si è ritenuto che esistono materie trasversali, come ad esempio il diritto o l'economia, che trattano di aspetti legati al settore dei trasporti.

In una seconda fase, anche sulla base di richieste dirette giunte da Atenei esterni all'UNIMED e da altre entità che si occupano di queste tematiche nella regione euro mediterranea, si è deciso di allargare il subnetwork all'esterno, includendo una serie di enti e centri di ricerca che non fanno parte direttamente della rete dell'UNIMED, ma che avevano manifestato un reale interesse alla costituzione del subnetwork, alle informazioni contenute nella base di dati e alle possibilità che questi strumenti danno per misurare e interpretare lo stato della ricerca sui trasporti in tutto il Mediterraneo e avere accesso alle competenze nei singoli Paesi.

Per quanto riguarda i ricercatori italiani si è fatto riferimento alla lista dei docenti universitari registrati presso il Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca (lista "MIUR S.S.D. ICAR/05") e alla SIDT (Società Italiana Docenti di Trasporti) come prima base di dati di riferimento da cui iniziare la ricerca oltre, naturalmente, al contatto diretto con i referenti degli atenei italiani associati all'UNIMED.

1.2.2 Risultati ottenuti

In meno di un anno di lavoro l'UNIMED è riuscita ad ottenere l'adesione al subnetwork di 25 enti, università e centri di ricerca provenienti da 8 Paesi della regione euro mediterranea.

Considerazioni Generali

Da una lettura delle informazioni ricavate durante l'indagine conoscitiva avviata con il subnetwork si possono trarre una prima serie di considerazioni:

- I campi di ricerca scientifica degli enti che hanno aderito al subnetwork sono eterogenei, coprendo i più vari aspetti legati ai trasporti, sia per modalità (Marittimo, Stradale, Ferroviario, Aereo, Multimodale), sia per temi: dall'emissione di agenti inquinanti alla pianificazione urbana, dallo

studio di nuovi materiali per la costruzione di infrastrutture all'automazione elettrica delle motrici dei treni, dalla gestione del traffico su strada allo studio economico degli scambi commerciali, solo per citarne alcuni;

- anche la tipologia di questi enti è eterogenea, includendo centri di ricerca nazionali, fondazioni private, facoltà e dipartimenti di università pubbliche;
- l'offerta formativa (laddove presente) è quasi sempre di livello superiore, con la presenza di corsi di alta specializzazione, master e dottorati;
- tutti gli enti aderenti hanno all'attivo collaborazioni e consulenze con università, compagnie private ed enti pubblici del proprio paese, che normalmente includono Ministeri ed Agenzie governative;
- la maggior parte di questi enti hanno avviato e mantengono stretti rapporti di collaborazione con l'estero, in tutti gli ambiti geografici della regione: Nord-Nord, Nord-Sud, ma anche Sud-Sud (ad es. è il caso dell'*Arab Academy* di Alessandria che ha attivato corsi di master in Oman, Sudan e Siria);
- l'Italia risulta essere il Paese più rappresentato nel subnetwork, con 12 enti aderenti, tutti all'interno di università pubbliche. Inoltre numerose sono le collaborazioni di enti italiani (pubblici e privati) con enti dei Paesi del Sud del Mediterraneo, attraverso progetti in comune (per lo più finanziati dalla Comunità Europea), collaborazioni di lungo termine sulla formazione (ad es. l'avvio di Master congiunti), assegnazione di bandi e gare in quei Paesi, spesso realizzati con esperti e consulenti locali;
- la ricerca scientifica nelle università e centri di ricerca europei risponde, di norma, a standard qualitativi più alti ed è spesso organizzata su più livelli (dipartimenti, sotto-dipartimenti ed equipe di ricerca), laddove le università della sponda sud sono normalmente organizzate in dipartimenti che coprono ambiti generici;
- le università EU hanno di solito all'attivo un maggior numero di collaborazioni con enti privati di diverso tipo (spesso per consulenze tecniche), società a partecipazione statale (ad es. Compagnie nazionali Ferrovie o Autostrade) e numerose collaborazioni con enti internazionali su campi più specifici;
- le università dei Paesi Partner Mediterranei presentano spesso delle collaborazioni consolidate e storiche con Centri di ricerca europei o esteri, spesso iniziate all'interno di un progetto di ricerca e scambio

finanziato dalla CE (soprattutto TEMPUS, qualche COST, in maniera minore progetti del Programma Quadro PQ).

Si rimanda alla Base Dati in Appendice Parte I di seguito per un sommario dettagliato di tutte le informazioni raccolte con le schede di *survey* raccolte da UNIMED.

Lo stato della ricerca scientifica sui temi dei trasporti nella regione euro mediterranea

La cooperazione nel settore della ricerca nei paesi del Mediterraneo è iniziata con l'adozione della dichiarazione "*Towards a Euro-Mediterranean Higher Education and Research Area*" (Verso uno spazio euro mediterraneo per la ricerca e l'istruzione superiore), nel corso della Prima conferenza ministeriale Euro Mediterranea sull'istruzione superiore e sulla ricerca scientifica, tenutasi al Cairo (Egitto) il 18 Giugno 2007, e che ha visto la partecipazione dei rappresentanti dei Ministri della ricerca di tutti i 27 Stati Membri e dei dieci Paesi Partner del Mediterraneo.

Nella Dichiarazione del Cairo i ministri si impegnano a integrare i paesi partner del Mediterraneo nello Spazio europeo della ricerca (SER), promuovendo la creazione di collegamenti tra i centri di eccellenza della regione Euro-med e incoraggiando la partecipazione di questi paesi al Settimo Programma Quadro della CE (FP7). Nella dichiarazione si invita inoltre a promuovere l'innovazione e la condivisione delle conoscenze nella regione, ad esempio istituendo fondi per l'innovazione nazionale e regionale e il rafforzamento delle capacità nella ricerca e nello sviluppo (R&S) nonché per la gestione dell'innovazione.

A seguito del lancio dell'Unione per il Mediterraneo nel Luglio del 2008, si è tenuta una conferenza ministeriale a Marsiglia il 04 Novembre 2008, in cui i Ministri degli esteri hanno cercato di dare un seguito alla Dichiarazione del Cairo, con il rafforzamento del ruolo del Comitato di Monitoraggio per la Cooperazione Euro-Mediterranea nella ricerca (MoCo) e con la creazione di un gruppo di esperti con preciso mandato di dare impulso ad azioni concrete. Il processo di preparazione a livello degli esperti si è concluso all'inizio di Marzo 2010 in Alicante (Spagna), dove le rispettive delegazioni hanno finalizzato il documento finale da adottare alla seconda conferenza ministeriale Euro-Mediterranea, in programma a breve a Brdo (Slovenia). La conferenza, organizzata per la prima volta nella cornice dell'Unione per il Mediterraneo, ha come obiettivo quello di avanzare la cooperazione nelle aree di maggiore importanza e potenziale. Attraverso un piano ad-hoc basato su proposte tangibili.

Tuttavia, nonostante i buoni propositi e la valenza dell'impianto metodologico avviato con la conferenza del Cairo, si può dire che finora la ricerca e l'istruzione non abbiano raggiunto traguardi significativi nell'ambito del partenariato euro mediterraneo, lanciato ormai tredici anni fa.

Volendo passare ad analizzare lo stato della ricerca scientifica sui temi dei trasporti nella regione, si può affermare che, per quanto concerne la parte nord (letteralmente l'UE), non mancano i riferimenti e si può contare sulla presenza di un gran numero di studi, ricerche, materiale, siti web e su una vasta produzione di articoli, papers, documenti di analisi da parte di centri di studi, istituzioni, ecc.

Poco invece si conosce della situazione all'interno dei singoli Paesi partner mediterranei, che rappresentano realtà a sé e spesso difficili da interpretare, anche in ambiti come quello accademico e di ricerca, che abitualmente costituiscono terreno di circolazione di informazioni e di esposizione a livello internazionale.

Da un'analisi del materiale inviato dai referenti del subnetwork dell'UNIMED sono emerse una prima serie di considerazioni sullo stato della ricerca scientifica nel campo dei trasporti nei Paesi partner mediterranei. Sintetizzando, si può affermare che la ricerca scientifica nel campo dei trasporti in questi Paesi:

- Non rientra, in generale, nel quadro di un piano strategico nazionale di ricerca scientifica e sviluppo tecnologico;
- Anche in presenza di alcune linee strategiche nazionali, spesso la loro reale attuazione è ostacolata da impedimenti burocratico - amministrativi o finanziari (es. Algeria);
- In alcuni paesi è quasi inesistente nell'ambito accademico pubblico (Libano) o manca di una formalizzazione a livello universitario (Algeria), mentre è presente in parte nelle università private, ma su temi molto specifici (Libano, Egitto);
- È normalmente guidata dagli sforzi individuali di ricercatori o piccole équipes di ricerca, ma segue andamenti alterni e manca di continuità e programmazione;
- Inoltre le collaborazioni e gli scambi d'informazioni tra i ricercatori e le équipes sono, in generale, minime;
- In tutti i Paesi analizzati non mancano ricercatori che si sono formati all'estero (normalmente in Europa o Stati Uniti), ma spesso non sono messi nelle condizioni di sviluppare temi di ricerca di lungo periodo, a

causa della mancanza di incentivi, di un ambiente favorevole, della scarsità di fondi di ricerca sia pubblici che privati, ecc.

- Le poche e sporadiche ricerche portate avanti in questi Paesi risultano nella maggior parte dei casi datate; manca la produzione continua di un numero rilevante di papers, documenti, trattati scientifici, ecc.

Di seguito viene approfondita l'analisi, presentando ulteriori informazioni sulla situazione della ricerca scientifica nel campo dei trasporti in alcuni Paesi Partner del Mediterraneo.

In Algeria i trasporti, la logistica e la multi modalit  non sono discipline universitarie formalizzate e di conseguenza non esiste ancora alcun laboratorio o centro di ricerca dedicato interamente a questi settori.

Inoltre, le ricerche scientifiche nel campo dei trasporti sono poco conosciute, essenzialmente per due motivi:

- Mancanza di strutture adeguate: spesso le istituzioni di formazione superiore e le universit  algerine coprono solo indirettamente le discipline trasportistiche, in maniera generale e frammentata, e solo in forma complementare ad altre specialit  (meccanica, gestione, economia o scienze commerciali);
- Mancanza d'organizzazione: nonostante esistano in Algeria numerosi ricercatori che hanno ricevuto formazione di alto livello, spesso all'estero, essi non riescono a trovare la possibilit , una volta rientrati nel loro Paese d'origine, di evolvere all'interno dello stesso campo di formazione e ricerca. Spesso finiscono cos  per coprire incarichi amministrativi, o si convertono ad altre discipline di ricerca.

Si   dovuto attendere fino al 2001 per assistere alla creazione del primo laboratorio dedicato interamente alla ricerca nel campo dei trasporti, presso *l'Ecole Nationale d'Application des Techniques des Transports Terrestres* (ENATT) di Batna. Nello stesso periodo un comitato di programmazione   stato costituito all'interno della Scuola, al fine di preparare un Programma Nazionale di Ricerca nel campo dei trasporti (PNR-4). In seguito questo programma   stato sottoscritto dal Ministero dell'Educazione e della Ricerca Scientifica (MESRS), ma copre solamente il trasporto terrestre nazionale. Le proiezioni quinquennali prevedevano un aumento sostanziale del numero di ricercatori impiegati in questi settori, passando da 29 effettivi nel 1998 a ben 212 nel 2002.

In realtà sembra che questi risultati tardino a concretizzarsi a causa dello stallo dei progetti proposti all'interno del Piano Nazionale di Ricerca succitato, che si protrae ormai da qualche anno e dovuto principalmente a ragioni burocratico - amministrative. È previsto a breve un rilancio del Piano Nazionale di Ricerca "Trasporti", in concomitanza col nuovo Piano di Sviluppo quinquennale 2008-2012 del Paese e un bando per finanziare ricerche scientifiche sui trasporti sarà lanciato all'interno di questo quadro.

Simile è la situazione in Libano, dove manca un ambiente favorevole ai suoi ricercatori nel campo dell'economia, dell'ambiente e, di conseguenza, dei trasporti. La qualità dei ricercatori non è in questione, se si tiene in conto che la maggior parte di questi si sono formati e hanno iniziato il loro percorso di ricerca all'estero (soprattutto in Europa). La ricerca scientifica non è molto diffusa tra le istituzioni libanesi e i fondi, privati o pubblici, sono spesso limitati. Sono presenti pochi incentivi istituzionali per ricompensare il merito, l'iniziativa o le prestazioni dei ricercatori. La collaborazione tra i ricercatori è minima. Gli Istituti di ricerca, fatta eccezione per l'Istituto di ricerca Industriale, mancano spesso di personale qualificato e di attrezzatura. Un'altra caratteristica che manca a queste istituzioni è l'attitudine alla gestione e lo spirito imprenditoriale: queste avrebbero bisogno di riposizionarsi e rinnovarsi per far fronte alle nuove sfide, e di collaborare a più stretto contatto con le università e tutti gli altri protagonisti della ricerca scientifica in Libano.

Nel 2006 il CNRS (Centro Nazionale di Ricerca Scientifica) Libanese ha lanciato il programma "Politiche di Scienza, Tecnologia e Innovazione (STIP)", al fine di creare dei profili professionali di alto livello e delle nuove opportunità di investimento in risposta agli obiettivi del Governo, del settore privato, delle università. I settori a cui è dedicato il piano sono: tecnologia, industria, salute, energia, turismo, scienze umane, High-Tech, marketing, comunicazione, finanza. I progetti nel campo dei trasporti sono stati considerati poco prioritari all'interno del piano STIP.

Riguardo la Palestina, allo stato attuale nelle università Palestinesi non esistono programmi di ricerca sui trasporti finanziati da enti pubblici, privati o *donors* stranieri. Ci sono alcuni casi limitati di ricerche condotte da membri di alcune facoltà legate ai trasporti, ma si soffermano su aspetti generali e non sono quasi mai legate alla situazione dei trasporti sul territorio Palestinese. Alcune di queste ricerche sono state anche pubblicate su riviste scientifiche o all'interno di pubblicazioni. Vi sono alcuni studi recenti riguardanti il settore dei trasporti nei Territori Palestinesi, per quanto non classificabili a livello di ricerche vere e proprie. Alcuni di questi studi sono stati realizzati per il Ministero dei Trasporti

Palestinese, per il Ministero della Pianificazione e per altri ministeri o agenzie governative. Vale la pena far presente che la maggior parte di questi studi è stata finanziata da *donors* internazionali (EU, USA, World Bank e altri).

Per quanto riguarda la Tunisia, manca del tutto un quadro nazionale strategico e non esistono, allo stato attuale, dei veri e propri progetti di ricerca in corso in materia di trasporti, logistica e intermodalità.

L'unica iniziativa in questo senso è stata una consultazione, avviata a livello nazionale nel Marzo 2008, sulla necessità di sviluppare modalità di trasporto multi modali in Tunisia.

In generale si può dire che si manifesta nel Paese una certa mancanza di esperti qualificati nei settori afferenti ai trasporti. È per questo motivo che il Governo tunisino ha creato nel 2001 l'Istituto Superiore Trasporti e Logistica di Sousse, dove però non sono ancora state costituite delle unità di ricerca vere e proprie.

Altri centri universitari che si occupano di ricerca su questi temi sono:

- Il Centro di Ricerca ARDES, dell'Università di Sfax, che si occupa essenzialmente di infrastrutture ferroviarie, corridoi marittimi, della rete Trans-Maghrebina e fa parte del progetto MEDA TEN-T (all'interno del Partenariato Euro Med);
- L' *Ecole Nationale d'Ingénieurs* di Tunisi, che ha all'attivo delle collaborazioni con la SNCF (Compagnia Nazionale delle Ferrovie Tunisine) sull'elettrificazione delle motrici.

Lo stato della formazione sui temi dei trasporti nella regione euro mediterranea

In generale, le informazioni raccolte tramite il subnetwork di Unimed sono coerenti con i principali risultati del recente studio sui "Bisogni Formativi nel settore dei Trasporti nei Paesi del Mediterraneo Occidentale", concluso dal Centro Studi sui Trasporti del Mediterraneo Occidentale (CETMO)¹.

Essi riportano essenzialmente che:

¹ "Les besoins de formation en transport dans les pays de la Méditerranée Occidentale - cas des pays du Maghreb ", CETMO, Dicembre 2009

- I sistemi di formazione trasversale sono troppo generici e sembrano non rispondere adeguatamente alle esigenze dell'industria dei trasporti in quei Paesi;
- Corsi di formazione specifici, erogati solo da poche agenzie specializzate, non sono del tutto soddisfacenti (non coprono tutti i temi, mancano di approfondimenti, materie scelte da professionisti con scarsa esperienza operativa).

Per quanto riguarda invece la formazione continua, si evidenzia che:

- Non è ancora diffusa ed è erogata solo dalle grandi aziende;
- Lo scopo principale è quello di rispondere strettamente alle esigenze di una certa azienda nell'acquisire nuove competenze tecniche, e non in quello di avanzare il livello conoscitivo del personale;
- La formazione su competenze pratiche e operative non è sufficientemente sviluppata.

1.2.3 Conclusioni sul lavoro svolto e prospettive future

Si può affermare che i risultati del lavoro di creazione della base di dati dei ricercatori e del sub-network trasporti, logistica e intermodalità sono stati finora soddisfacenti, fornendo una prima mappatura coerente con le istanze presenti nella regione euro mediterranea per ciò che concerne gli attori, la ricerca scientifica, la formazione, i progetti e i partenariati nei vari settori dei trasporti.

Uno dei punti di forza di questa indagine conoscitiva è l'eterogeneità degli enti che hanno aderito all'iniziativa, per tipologia, provenienza e campi di ricerca scientifica. Ciò permette da un lato di rappresentare buona parte dello spettro delle realtà esistenti sul territorio della regione che si occupano di questi temi, e dall'altro di cercare di interpretare eventuali criticità da superare e bisogni da colmare (*Gap Analysis*).

Un altro punto di forza della base di dati è l'adesione di enti e istituzioni dei Paesi del Mediterraneo del Sud (10 su un totale di 25), non sempre facili da coinvolgere o spesso isolati per ragioni geografiche, politiche e culturali. La presenza di questi enti di ricerca del Sud del Mediterraneo rappresenta una ricchezza in sé, perché consente un accesso diretto alle competenze e alle conoscenze locali di ciascun Paese. Inoltre questi esperti costituiscono spesso i referenti principali per questi temi sul proprio territorio di riferimento. Ciò è ancor più vero se si vogliono analizzare e interpretare le strategie e le politiche nel campo dei trasporti che questi Paesi intendono adottare nei prossimi anni e il

loro raccordo con le politiche Italiane ed Europee nella regione. Con il proprio lavoro all'interno della presente ricerca e con il ruolo di contatto che da sempre la contraddistingue, l'UNIMED vuole mettere a disposizione del Ministero dei Trasporti e degli attori interessati queste competenze e queste risorse dei Paesi del Sud.

l'UNIMED intende proseguire e consolidare il lavoro della base dati di ricercatori e del subnetwork avviati all'interno del presente studio, facendoli diventare parte integrante delle attività dell'Associazione.

A tal fine sono già state avviate, con gli enti che hanno finora aderito e con quelli che aderiranno in futuro, una serie di attività di networking e comunicazione (sito web dell'UNIMED, link ad altri siti dedicati, newsletter e news specifiche), scambio di informazioni, partecipazione congiunta a bandi e gare, sviluppo di partenariati e collaborazioni, organizzazione congiunta di seminari e incontri ad-hoc, ecc.

Ciò permetterà di dare visibilità al lavoro svolto all'interno di questo progetto di ricerca per il Ministero dei Trasporti Italiano, assicurando ampia diffusione e continuità. Infatti, il subnetwork costituisce di per sé un contenitore dove poter far circolare i risultati della presente ricerca, e inoltre gli enti aderenti al subnetwork garantiranno un'elevata diffusione e comunicazione degli stessi ben oltre il gruppo del subnetwork, raggiungendo le istituzioni, gli enti pubblici, e tutti gli attori interessati a questi temi nei rispettivi Paesi e in Europa.

**APPENDICE PARTE I -
BASE DATI PER UNA RETE DI ESPERTI NEL SETTORE
DEI TRASPORTI NELL'AREA EURO MEDITERRANEA**

**BASE DATI PER UNA RETE DI ESPERTI NEL SETTORE DEI TRASPORTI
NELL'AREA EURO MEDITERRANEA**

PAESE - Universita'	Ente - Dipartimento	Principali attivita' di ricerca	Principali progetti di ricerca in corso	Partnership Nazionali	Partnership Internazionali
ALGERIA					
<i>Saad Dahlab</i> di Blida	Fac. di Ingegneria, Dip. Trasporti	<p>PASSEGGERI (Strada): Energy consumption measurement and modeling; Measurement of pollutant emission unit and fuel consumption from road vehicles; Liquid Fuel substitution by gaseous fuel (LPG, GNC); Inventory emissions of pollutants; Driving behaviour analysis.</p> <p>MERCI (Strada): Load influence on fuel consumption and pollutant emissions of road light duty vehicles</p>	<p><u>Training:</u></p> <p>Traffic management for sustainable development; Air quality control in urban areas; Sustainable transportation</p> <p><u>Consulenze:</u></p> <p>Capacity building of technical staff for control of air emissions; Air pollution control from road</p>	<p><u>Universita':</u></p> <p>Environmental impact of road traffic emissions, Air pollutants inventory of road vehicle fleet, Driving behaviour and kinematics of road vehicles</p> <p><u>Enti Pubblici:</u></p>	<p><u>Universita':</u></p> <p>UE: definition of a measurable environmentally sustainable transport (COST 356)</p> <p>FRA: Air pollution and energy consum. measurement</p> <p><u>Enti pubblici:</u></p> <p>NATO: Measurements of</p>

PAESE - Universita'	Ente - Dipartimento	Principali attivita' di ricerca	Principali progetti di ricerca in corso	Partnership Nazionali	Partnership Internazionali
			traffic; Air pollution quality network management	Database management of energy and air pollution of transportation sector	aerosols emissions from road vehicles in urban areas in Algeria NASA: Aereosol emissions
<i>Mentouri</i> di Costantine	Fac. di Ingegneria, Dip. Trasporti	PASSEGGERI: Air, Rail, Road, Sea	<u>Training:</u> Master in GENIE LOGISTIQUE	<u>Universita':</u> LOGISTIQUE DES TRANSPORTS <u>Enti pubblici:</u> MINISTERO DEI TRASPORTI ALGERINO - DIRECTION DES TRANSPORTS: Organisation des transports dans la Wilaya de Constantine, AIR ALGERIE: Management des transports aerien	<u>Universita':</u> FRA: Le HAVRE - Master in GENIE LOGISTIQUE
<i>Ecole Nationale Polytechnique</i> di	Dipartimento di scienze ambientali	PASSEGGERI (Strada): Inventory emissions of pollutants; Driving behaviour analysis; Energy consumption measurement and	<u>Training:</u>	<u>Universita':</u>	<u>Universita':</u>

PAESE - Universita'	Ente - Dipartimento	Principali attivita' di ricerca	Principali progetti di ricerca in corso	Partnership Nazionali	Partnership Internazionali
Algeri		<p>modeling; Measurement of pollutant emission unit and fuel consumption from road vehicles; Liquid Fuel substitution by gaseous fuel (LPG, GNC).</p> <p>MERCI (Strada): Load influence on fuel consumption and pollutant emissions of road light duty vehicles</p>	<p>Air quality control in urban areas; Sustainable transportation; Traffic management for sustainable development</p> <p><u>Consulenze:</u></p> <p>Capacity building of technical staff for control of air emissions; Air pollution control from road traffic; Air pollution quality network management</p>	<p>Driving behaviour and kinematics of road vehicles,</p> <p>Environmental impact of road traffic emissions,</p> <p>Air pollutants inventory of road vehicle fleet</p> <p><u>Enti pubblici:</u></p> <p>Database management of energy and air pollution of transportation sector</p>	<p>FRA: Air pollution and energy consum. measurement</p> <p>UE: definition of a measurable environmentally sustainable transport (COST 356)</p> <p><u>Enti pubblici:</u></p> <p>NATO: Measurements of aerosols emissions in Algeria</p> <p>NASA: Aereosol emissions</p>
EGITTO					
<i>Arab Academy for Science, Technology & Maritime Transport</i>			<p><u>Training:</u></p> <p>MERCI (Marittimo)</p>	<p><u>Universita':</u></p> <p>University of Alexandria, and University of Helwan -</p>	<p><u>Universita':</u></p> <p>NOR, Molde University College - Exchange of</p>

PAESE - Universita'	Ente - Dipartimento	Principali attivita' di ricerca	Principali progetti di ricerca in corso	Partnership Nazionali	Partnership Internazionali
di Alessandria			<p>16 Corsi Brevi in collaborazione con: Legal training Consulting (Bahrein), Arab Bank for Economic Development in Africa, CMA- CGM- Egypt, Egyptian International Freight Forwarding Association, Egyptian International Freight Forwarding Association</p> <p>LOGISTICA E INTERMODALITA' (Intersettoriale)</p> <p>17 corsi di Master in <i>International Transports and Logistics</i>. 8 Cairo e 5 Alessandria (Egitto), 1 Muscat (Oman), 1 Port Sudan (Sudan), 2 Lattakia (Siria)</p> <p>2 High Diploma in <i>International Transports and Logistics</i> in Alessandria e Port Sudan</p>	<p>Exchange of Professors and Students in the Master Degree Programmes and Short Courses</p> <p><u>Centri di Ricerca:</u></p> <p>Maritime Research & Consultation Centre - Transport Industry Research</p> <p><u>Enti privati:</u></p> <p>CMA-CGM, Egypt - Research on Electronic Bill of Lading in the Region</p>	<p>Professors; establishment of the World Logistics University; NOMA Project for Master Degree in East Africa</p> <p>ITA - TEMPUS Project, European and Mediterranean Certified Maritime Training Centre (EUROMED MARICENTRE)</p> <p><u>Enti pubblici:</u></p> <p>SPA, Barcelona Port Authority - Practical Training of AASTMT Students; Experts from the port to teach in AASTMT Courses</p>
FRANCIA					

PAESE - Universita'	Ente - Dipartimento	Principali attivita' di ricerca	Principali progetti di ricerca in corso	Partnership Nazionali	Partnership Internazionali
<i>Ecole des Mines</i> di Parigi	Centro di ricerca CAOR, Mines Paris Tech	<p>PASSEGGERI (Strada, Ferrovia): new technologies: vision, radar, lidar, Geographic Information Systems (GIS), GPS localisation, CAN bus analysis, data fusion, vehicle to vehicle or vehicle to infrastructure communication</p> <p>MERCI (Strada, Ferrovia): Operational Research and Systems Dynamics; City logistics, last and first miles concepts; Logistics and Mobility Organisation</p> <p>LOGISTICA E INTERMODALITA' (intersettoriale): E-learning on ITS, Intermodal techniques and operation and logistic platforms</p>		<p><u>Universita'</u>: Research projects</p> <p><u>Enti pubblici</u>: French government: Projects for sustainable development</p> <p><u>Enti privati</u>: projects coming from a private company requirement</p>	
INRIA, Istituto Nazionale di Ricerca,	Centro di ricerca IMARA	PASSEGGERI (Strade): Automated vehicles; Communications; Modeling	CVIS CyberCars-2	Universita', Enti pubblici, Enti privati: progetti riguardanti Automated vehicles,	Univerista', Enti pubblici, Enti privati: progetti riguardanti Automated vehicles,

PAESE - Universita'	Ente - Dipartimento	Principali attivita' di ricerca	Principali progetti di ricerca in corso	Partnership Nazionali	Partnership Internazionali
			CityMobil Have_IT Intersafe-2 GeoNet ESTEEM (finanziati da CE- DG Info e DG-Ricerca)	Communications, Modelling	Communications, Modelling
ITALIA					
<i>La Sapienza</i> di Roma	CTL - Centro Trasporti e logistica	PASSEGGERI (Strada, Ferrovia, Aereo): Road Safety; Urban public transport; Infomobility MERCI (Strada, Ferrovia, Aereo): City logistics; Road freight transport; Logistics models	<u>Training:</u> PASSEGGERI (Strada, Ferrovia, Aereo): Transport planning; Road safety; ITS MERCI (Strada, Ferrovia, Aereo): Freight transport; Logistics outsourcing; ICT applications for	<u>Universita':</u> City logistics <u>Universita'Enti pubblici:</u> Logistics platforms; Logistics outsourcing	Tutti I partenariati esteri del CTL coinvolgono partner EU <u>Universita':</u> Road safety;

PAESE - Universita'	Ente - Dipartimento	Principali attivita' di ricerca	Principali progetti di ricerca in corso	Partnership Nazionali	Partnership Internazionali
		LOGISTICA E INTERMODALITA' (intersettoriale): Architectures for Intermodal Management Systems	logistics and transport LOGISTICA E INTERMODALITA' (intersettoriale): Intermodal rail <u>Consulenze:</u> Urban plans; DSS for road safety; Infomobility services for public transport; Outbound logistics collaborative models; Air Cargo; Logistics platforms; Distripark	<u>Enti privati:</u> ICT systems for fleet management	ICT for freight transport <u>Enti pubblici:</u> ICT for freight transport; Road Safety <u>Enti privati:</u> ICT for freight transport; Innovative vehicles
RomaTre di Roma	Dip. Ing. Civile	PASSEGGERI (Strada): Pedestrian mobility; Interaction land use-transport; Dynamic assignment models in urban areas; Transit network design; Traffic and emissions	<u>Training:</u> PASSEGGERI: Traffic; Transport planning (demand, supply and assignment models); Public transport; Simulation of transportation	<u>Universita':</u> Universita' La Sapienza di Roma - CTL (Research Centre for Transport and Logistic) <u>Enti Pubblici:</u>	<u>Universita':</u> CANADA: CRT (University of Montreal) <u>Enti privati:</u>

PAESE - Universita'	Ente - Dipartimento	Principali attivita' di ricerca	Principali progetti di ricerca in corso	Partnership Nazionali	Partnership Internazionali
			<p>networks</p> <p>MERCI (Strada, Ferro, Mare, waterways):</p> <p>Freight systems modelling</p> <p>LOGISTICA E INTERMODALITA' (intersettoriale):</p> <p>Logistic chain</p> <p><u>Consulenze:</u></p> <p>PASSEGGERI: Park and Ride model; Transit network design; Sustainable mobility in the urban areas; Model for ferry terminal in the Civitavecchia port; Traffic monitoring</p> <p>MERCI: Regional Plan of freights and Logistic; Transport analysis for the deepening of Ravenna port</p>	<p>ATAC S.p.A. (mobility agency of Rome),</p> <p>ANAS S.p.A. (Roads national agency),</p> <p>ENEA (Energy and Environment Company)</p>	<p>Regno Unito: INRO Consultants</p>
<i>Del Salento</i> di Lecce	Fac. di	<p>PASSEGGERI (Strada):</p> <p>Energy saving; Engines; Hybrid</p>	<u>Training:</u>	<u>Enti pubblici:</u>	Avviati contatti e partnerships con universita'

PAESE - Universita'	Ente - Dipartimento	Principali attivita' di ricerca	Principali progetti di ricerca in corso	Partnership Nazionali	Partnership Internazionali
	Ingegneria, Dip. Trasporti	vehicles LOGISTICA E INTERMODALITA' (Intersettoriale): Logistic and operational networks	PASSEGGERI (Strada): Engine; Mobility; Transport infrastructure LOGISTICA E INTERMODALITA' (Intersettoriale): Intermodality and logistic <u>Consulenze:</u> PASSEGGERI (Strada): Combustion; Energy saving LOGISTICA E INTERMODALITA' (Intersettoriale): Operative Research	Provincia di Lecce, Provincia di Brindisi, Comune di Lecce	tedesche.
Politecnico di Torino	Dip. Trasporti DITIC	PASSEGGERI (Strada, Ferro): Fast rail transport by tilting trains on secondary railways; Road transport and telematics; evaluation of effects on traffic, energy consumption and emissions of road pricing by micro- simulation; Road safety design and engineering, planning of the	<u>Training:</u> Transport planning, operation, engineering and technical design, control and regulation of systems and networks for public and freight transport, traffic, logistics and telematic for transport (ITS -	<u>Universita':</u> SIDT (Società Italiana Docenti di Trasporti) - <i>Research and Education</i>	Numerose collaborazioni con università, enti pubblici ed enti privati esteri, su temi vari e identificati congiuntamente

PAESE - Universita'	Ente - Dipartimento	Principali attivita' di ricerca	Principali progetti di ricerca in corso	Partnership Nazionali	Partnership Internazionali
		<p>sensible territories and of transport risk; Rope transport systems and Automated People Movers</p> <p>MERCI (Marittimo):</p> <p>Automated traffic monitoring and weigh in motion of freight transport form and to a port area; Dangerous good monitoring by EGNOS/Galileo location systems; Intermodal techniques and operation and logistic platforms</p> <p>LOGISTICA E INTERMODALITA' (intersectoriale):</p> <p>E-learning on ITS (telematics for transport and Intelligent Transport systems)</p>	Intelligent Transport Systems).	Avviate inoltre partnership con altri Enti pubblici e privati, su bisogni specifici identificati.	
<i>Federico II</i> di Napoli	Ingegneria dei trasporti "Luigi Tocchetti"	<p>PASSEGGERI (Strada, Ferro, Mare, Aereo):</p> <p>Per tutte le modalita' metodi e tecniche di analisi e progettazione; capacita'; sicurezza; domanda/offerta trasporto;</p>	<p><u>Training:</u></p> <p>PASSEGGERI (Strada, Ferro, Mare, Aereo):</p> <p>Corsi universitari di pianificazione, progettazione,</p>	<p><u>Enti pubblici:</u></p> <p>Pianificazione TPL,</p> <p>Studi di fattibilita' TPL,</p> <p>Pianificazione TPL,</p>	N.A.

PAESE - Universita'	Ente - Dipartimento	Principali attivita' di ricerca	Principali progetti di ricerca in corso	Partnership Nazionali	Partnership Internazionali
		<p>trasporto pubblico locale; merci e logistica</p> <p>MERCI e LOGISTICA (Strada, Ferro, Mare, Aereo): city logistics; intermodalità</p>	<p>costruzione e gestione di piani e progetti di infrastrutture e servizi di trasporto</p> <p>MERCI e LOGISTICA (Strada, Ferro, Mare, Aereo): Corso di elementi di logistica e trasporto delle merci</p> <p><u>Consulenze:</u></p> <p>PASSEGGERI (Strada, Ferro, Mare, Aereo):</p> <p>Studi di fattibilità - ricerca applicata - studi per piani e programmi</p> <p>MERCI e LOGISTICA (Strada, Ferro, Mare, Aereo): Domanda/offerta di traffico merci per l'interporto Campano</p>	<p>Studi di logistica urbana</p> <p><u>Enti privati:</u></p> <p>Studi di fattibilità</p> <p>Ricerche sulla sicurezza stradale</p> <p>Gestione interporti</p>	
<p><i>Del Molise</i> di Campobasso</p>	<p>Fac. Ingegneria</p>	<p>LOGISTICA E INTERMODALITA' (intersettoriale):</p> <p>Piano regionale dei trasporti del Molise</p>	<p><u>Consulenze:</u></p> <p>PASSEGGERI (Strada, Ferro)</p> <p>Ferrovie del Gargano -</p>	<p>Ricerca di Partners Commerciali e di servizio per l'avviamento operativo dell'Autostazione di Avellino</p>	<p><u>Enti Pubblici</u></p> <p>Membership of The</p>

PAESE - Universita'	Ente - Dipartimento	Principali attivita' di ricerca	Principali progetti di ricerca in corso	Partnership Nazionali	Partnership Internazionali
N.B. La Facoltà di Ingegneria dell'Università del Molise è di nuova istituzione, per cui le informazioni qui riportate si riferiscono a personali esperienze del Preside			<p>Validazione del progetto di collegamento ferroviario Foggia-Campobasso</p> <p>AIR- Autotrasporti Irpini SpA - indagine di customer satisfaction per</p> <p>LOGISTICA E INTERMODALITA' (intersettoriale):</p> <p>Indagine per la destinazione ottimale degli spazi dell'Autostazione di Avellino</p>		Chartered Institute of Logistics and Transport (Regno Unito)
di Padova	Dip. di Costruzioni e Trasporti	<p>In tutto 7 progetti negli ultimi 3 anni: TPA 2005, RMB 2006, Zerocento 2008, REA Dalmine 2008, Busana 2006, Ecome 2005-2008, Vi-abilità 2007.</p> <p>Principali temi trattati:</p> <p>LOGISTICA E INTERMODALITA' (intersettoriale):</p> <p>Reuse of marginal materials in road and airport pavements; High performance road materials design; Pavement mechanics and structural</p>	<p>LOGISTICA E INTERMODALITA' (intersettoriale)</p> <p><u>Training:</u></p> <p>Physical and mechanical characterization of road materials; Constitutive modelling of asphaltic materials.</p> <p><u>Consulenze:</u></p> <p>Mix design of asphalt concretes; Performance evaluation of bound</p>	<p><u>Universita':</u></p> <p>Transport Infrastructures - geometric design and materials,</p> <p>Transport Infrastructures safety and environmental impact assessment</p>	<p><u>Universita':</u></p> <p>OLANDA e REGNO UNITO: Modelling of transport infrastructures</p> <p>USA: Materials for intermodal and logistic areas</p>

PAESE - Universita'	Ente - Dipartimento	Principali attivita' di ricerca	Principali progetti di ricerca in corso	Partnership Nazionali	Partnership Internazionali
		<p>design; Environmental and Strategic impact assessment of transport infrastructures; Transport noise abatement and air pollution mitigation; Interaction man-road-environment in safety analysis of transport infrastr.; Road safety audit and consistency analysis of road alignments; Drivers' behaviour in both real and virtual driving contexts; Influence of perceptual and attentional factors on driving; Public perception of road markings; Road markings performance for road users; Effectiveness of optical vertical; signs on the road driver speed control.</p> <p>Validation of new on-field protocols for road markings materials</p>	<p>and unbound mixtures for road and airport superstructures; Management of transport networks; Safety in transport of passengers and freight</p>	<p><u>Enti Privati:</u></p> <p>Construction materials, Management of transport networks, Safety in transport of passengers and freight</p>	
Cagliari	Dip. DIREM	<p>PASSEGGERI (Strada, Ferro):</p> <p>Local Public Transport demand and supply Traffic flows in tourist season</p> <p>Minimum public transport service standards at local and provincial</p>	<p><u>Training:</u></p> <p>PASSEGGERI (Strada, Ferro): Use of Paramics and CUBE software</p>	<p><u>Universita' e Enti Privati:</u></p> <p>Design & construction of ship-to-shore gantry crane simulator</p>	N.A.

PAESE - Universita'	Ente - Dipartimento	Principali attivita' di ricerca	Principali progetti di ricerca in corso	Partnership Nazionali	Partnership Internazionali
		<p>levels</p> <p>School commut-ing and reorgani- zation of local transport services Decision support systems for urban mobility planning Traffic flow analysis and roundabout design</p> <p>MERCI (mare): Design & construction of ship-to-shore gantry crane simulator</p> <p>LOGISTICA E INTERMODALITA' (intersettoriale): Integrated transport planning; Integrated devel-opment planning; Intermodality development; Cagliari hub port development</p>	<p>LOGISTICA E INTERMODALITA' (intersettoriale):</p> <p>Analysis of training needs in transport sector</p> <p><u>Consulenze:</u> LOGISTICA E INTERMODALITA' (intersettoriale):</p> <p>3-year operational plan Cagliari Port Authority; Scientific supervision of Sardinian transport information system; Regional Transport Plan for Sardinia</p>	<p><u>Enti Pubblici:</u></p> <p>Consultancy and research for Sardinian Regional Transport Plan,</p> <p>Decision support systems for urban mobility planning,</p> <p>Scientific supervision transport information system</p>	
<i>Alma Mater</i> di Bologna	Dip. DISTART	<p>PASSEGGERI (Aereo):</p> <p>Air transport demand forecasting techniques; Temporal co-ordination of airline hub-and-spoke systems;</p>	<p><u>Training:</u> PASSEGGERI (Aereo):</p> <p>Airline network planning and</p>	<p><u>Università:</u> University of Roma "Tor Vergata", Mediterranean University of Reggio Calabria,</p>	<p><u>Enti Privati:</u> USA: Novitran -</p>

PAESE - Universita'	Ente - Dipartimento	Principali attivita' di ricerca	Principali progetti di ricerca in corso	Partnership Nazionali	Partnership Internazionali
		<p>Measures of performances in air transport systems; Determination of acoustical airport capacity</p> <p>PASSEGGERI (Ferro):</p> <p>Development of a new Personal Automated Transport system; Safety of rail transport operations; Analysis of capacity in railway networks; Econometric models for the analysis of rail transport demand; Empirical evaluation of motion resistance values for rail wagons</p> <p>PASSEGGERI (Strada):</p> <p>Econometric models for the analysis of Italian national road transport demand; Analysis of peak-hour effects in motorway segments; Effect of tunnels and other geometric and traffic characteristics on motorway</p>	<p>airport management</p> <p>PASSEGGERI (Ferro):</p> <p>Sustainable urban transport systems; Security of railways; Rail transport technology and economics</p> <p>PASSEGGERI (Strada):</p> <p>Road transport technology and economics; Models for the simulation of road networks; Micro-simulation of traffic flows at road intersections; Evaluation of level of service for road infrastructures; Methods for the evaluation of alternative projects in road transport systems</p> <p>MERCI (Aereo):</p>	<p>University of Salerno: "Guidelines for planning development of regional airports" (Relevant National Research Project),</p> <p>University of Pisa, Mediterranean University of Reggio Calabria: "Methods and models for the evaluation of the quality of air cargo terminals",</p> <p>Nitel consortium: "Innovative solutions for the sustainable development of regional airports",</p> <p>University of Pisa: "Integration of the EU motorways of the sea system with the land transport network of South-Eastern Europe"</p> <p><u>Enti Pubblici:</u></p> <p>Rete Autostrade</p>	<p>"Development of simulation software for Personal Automated Transport systems (PAT)"</p> <p>TURCHIA/AUSTRIA:</p> <p>Tabosan/Lechner: "Development of control systems and software of a PAT system"</p>

PAESE - Universita'	Ente - Dipartimento	Principali attivita' di ricerca	Principali progetti di ricerca in corso	Partnership Nazionali	Partnership Internazionali
		<p>accident rates; Quality indicators for transit systems; Analysis of safety parameters at roundabout intersections; Specification of cost functions for urban road links.</p> <p>MERCI (Aereo):</p> <p>Quality indicators for an air cargo terminal</p> <p>MERCI (Marittimo):</p> <p>Integration of the motorways of the sea system in the European intermodal network</p>	<p>Air transport logistics</p> <p>MERCI (Marittimo):</p> <p>Intermodality, maritime transport and logistics</p> <p><u>Consulenze</u> :</p> <p>PASSEGGERI (Ferro):</p> <p>Development of a control system for Personal Automated Transport (PAT) systems; Development of a model for the micro-simulation of a PAT network; Reconstruction of rail transport accidents</p> <p>PASSEGGERI (Strada):</p> <p>Implementation of a model for evaluating the impacts of a new motorway segment in Italy; Reconstruction of road transport accidents; Monitoring of transit reliability and punctuality</p>	<p>Mediterranee: "Analysis of the Mediterranean motorways of the sea network"</p> <p><u>Enti Privati:</u></p> <p>Bologna airport: : "Methods and models for the evaluation of airport environmental capacity",</p> <p>Alitalia: "Methods and models for the evaluation of the connectivity level of an airline hub",</p> <p>Ferrovie dello Stato: "Empirical evaluation of motion resistance values for rail wagons",</p> <p>Unipol: "Methods and models for the reconstruction of road accidents",</p> <p>Autostrade: "Traffic flow analysis for Variante di Valico</p>	

PAESE - Universita'	Ente - Dipartimento	Principali attivita' di ricerca	Principali progetti di ricerca in corso	Partnership Nazionali	Partnership Internazionali
			MERCI (Marittimo): Integration of the EU motorways of the sea system with the land transport network of South- Eastern Europe	motorway segment", ATC Bologna: "Monitoring of reliability and punctuality of public transport services"	
Modena e Reggio Emilia		PASSEGGERI (Strada): Driver-vehicle Interface Sensing; Technologies to improve safety; Telematics for the safety of motorcycle riders; Chassis development for 5 days cars LOGISTICA E INTERMODALITA' (intersettoriale): Addressing new solutions for the mobility demands	N.A.	<u>Universita'</u> : Università di Trento, Università di Firenze, Università di Padova <u>Enti Privati</u> : Centro di Ricerca CRF,	<u>Universita'</u> : GERMANIA: Technische Universität Chemnitz, ARC Seibersdorf research GmbH, Universität Stuttgart, Steinbeis Stiftung für Wirtschaftsförderung GRECIA: Centre for Research and

PAESE - Universita'	Ente - Dipartimento	Principali attivita' di ricerca	Principali progetti di ricerca in corso	Partnership Nazionali	Partnership Internazionali
				PIAGGIO SPA	Technology Hellas <u>Enti Privati:</u> TNO, VOLVO AG, DAIMLER CHRYSLER.
Palermo	Dip. Ingegneria dei Trasporti	PASSEGGERI (Strada, ferro, Aereo): Technical innovations in VTOL for civil transport applications; Transport issues in the development of communication and accessibility in tourist areas and facilities; Airport capacity; Increasing efficiency and effectiveness of urban public transport through fleet vehicles telecontrol; Stability and control of WIG'S – Applications to unmanned configuration; Environmental Strategic Assessment in transportation: techniques and methodologies; Helicopter civil aviation role in the Sicilian regional services; Infomobility in air transport	<u>Training:</u> PASSEGGERI (Strada, ferro, Aereo): Environmental analysis and assessment; Economy applied to engineering; Transport experimental laboratory; Flight mechanics; Helicopter Flight mechanics; Traction Systems;; Technique and Economy of Transports; Transport Technique; Theory and techniques of circulation; Air Transport; Urban and	<u>Universita'/Centri di Ricerca:</u> University of Cagliari Department of Territory Engineering: Intelligent Transport Systems, management and urban traffic control University of Catania Department of Civil Engineering: Railway transport in	<u>Universita':</u> REGNO UNITO: University of Leeds, Institute for Transport Studies - Urban traffic management for the reduction of atmospheric pollution from road vehicles; Evaluating road vehicle pollutant concentrations through neural networks; The influence of user information policies on urban traffic transport demand; Airport expansion versus relocation

PAESE - Universita'	Ente - Dipartimento	Principali attivita' di ricerca	Principali progetti di ricerca in corso	Partnership Nazionali	Partnership Internazionali
		<p>; The role of railways in the metropolitan area of Palermo; The role of ITS to enhance accessibility to nodes in a transport network; Research of analytical and numerical solutions in the event of an interaction of two pollutant gasses.</p> <p>MERCI (Strada, Mare):</p> <p>Advanced technologies and innovative models for freight distribution in urban areas</p> <p>LOGISTICA E INTERMODALITA' (intersettoriale):</p> <p>SWATHE - System for Wide Area Travellers and Haulers to provide infomobility sErices</p> <p>(In association with Telespazio); Traffic Management methods for urban area; Territorial strategic planning among ordinary planning,</p>	<p>metropolitan transport.</p> <p>LOGISTICA E INTERMODALITA' (intersettoriale):</p> <p>Transport systems operation and management; Transport terminals; Transport Planning; Territorial Planning; Intelligent Transport Systems</p> <p><u>Consulenze:</u></p> <p>PASSEGGERI (Strada, ferro, Aereo):</p> <p>Railway station optimal location; Park pricing urban plan and public transport network design</p> <p>MERCI (Strada, Mare):</p> <p>Logistic Facilities plan for road freight;</p>	<p>metropolitan areas</p> <p>C.I.R.A. – Centro Italiano di Ricerca Aereospaziale: Helicopter Technologic Improvements</p> <p>C.R.F. – Centro Ricerche Fiat : Infomobility in Urban Traffic Transport</p> <p><u>Enti Pubblici:</u></p> <p>Comune di Palaermo:</p> <p>Agreement on Urban Traffic and environmental sustainability</p> <p>Comune di Trapani:</p>	<p>University of Newcastle, Civil Engineering and Geosciences Department - Urban traffic management for the reduction of atmospheric pollution from road vehicles; Evaluating road vehicle pollutant concentrations through neural networks</p> <p>USA:</p> <p>Rice University, Houston - Researches on robust control techniques and Optimal Control principles</p> <p><u>Centri di Ricerca:</u></p> <p>BELGIUM:</p> <p>EUROCONTROL,</p>

PAESE - Universita'	Ente - Dipartimento	Principali attivita' di ricerca	Principali progetti di ricerca in corso	Partnership Nazionali	Partnership Internazionali
		complex programming and environmental sustainability.	INTERREG III B – Medocc Project: PORT NET MED PLUS; INTERREG III B – Medocc Project: REPORTS MEDOCC.	Road stop regulation ARPA – Agenzia Regionale per la protezione Ambientale: Intelligent Transport Systems, management and urban traffic control	(European Organization for the Safety of Air Navigation) - Business model development for the correct pricing of high value added air services
<i>Mediterranea</i> di Reggio Calabria	DIMET	PASSEGGERI (tutti i settori): analisi domanda/offerta, progettazione, sicurezza, monitoraggio e gestione traffico stradale, mobilita' sostenibile, sistemi di trasporto intelligenti, trasporti pubblici locali, del Sud Italia ed EU.	SICURO - Riduzione del RiSchio Medlante ProCedure di Evacuazione: Linee GUIDA, SpeRimentazione e Sistema di SuppOrto alle Decisioni; Metodi per la riduzione dell'esposizione dei sistemi di trasporto in condizioni di emergenza in ambito urbano; Metodi e modelli di previsione della domanda passeggeri per il trasporto aereo; ETNITE - European Network on ITS Training and Education	<u>Universita'</u> University of Basilicata, University of Calabria, University of Cagliari, University of Genova, University of Messina, University of Napoli "Federico II", University of Pisa,	<u>Universita'</u> Universita' di Leeds (UK), Scientific seminars Universita' Napier di Edimburgo (UK), Scientific seminars Universita' di Sousse

PAESE - Universita'	Ente - Dipartimento	Principali attivita' di ricerca	Principali progetti di ricerca in corso	Partnership Nazionali	Partnership Internazionali
		<p>MERCI</p> <p>(tutti i settori): analisi domanda/offerta, progettazione, sistemi di trasporto intelligenti, merci pericolose, fast shipping delle merci.</p>	<p>Il terminale marittimo di Gioia Tauro: strategie, gestione ed interazione con il territorio; ULISSE - Unified Logistic Infrastructure for Safety and SEcurity in Campania Region; ETNITE - European Network on ITS Training and Education</p>	<p>University of Roma Tor Vergata , University of Roma Tre, University of Trieste, Technical University of Bari.</p>	<p>(Tunisia), Scientific seminars, Long-term agreement, Ph.D. courses.</p> <p>INRETS - Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (FR), Long-term agreement</p>
		<p>LOGISTICA E INTERMODALITA' (intersettoriale):</p> <p>analisi domanda/offerta, progettazione, logistica d'area, trasporto intermodale, trasporto di merci urbano.</p>	<p>SINAVE - Sistema innovativo di trasporto intermodale basato sull'impiego di navi veloci; MATAARI - Miglioramento dell'accessibilità ai servizi di trasporto e di logistica tra Aree urbane e centri Intermodali; LOGICA - Laboratorio LOGistica CAabria.</p>	<p><u>Enti Pubblici</u></p> <p>Ministry of University and Research, Regione Calabria, Port authority of Gioia Tauro, Port authority of Messina, Port authority of Catania, Consortium TRAIN, ELASIS (Napoli), Boella Institute.</p>	<p><u>Enti Pubblici</u></p> <p>European Union, Educational Project</p>

PAESE - Universita'	Ente - Dipartimento	Principali attivita' di ricerca	Principali progetti di ricerca in corso	Partnership Nazionali	Partnership Internazionali
				<p><u>Enti Privati</u></p> <p>ASM Taormina,</p> <p>ATAM, Reggio Calabria,</p> <p>ATM Messina, Azienda Ansaldo/Breda,</p> <p>Azienda Siciliana Trasporti,</p> <p>Ferrovie della Calabria, Lamezia Multiservizi, Medcenter Terminal Container,</p> <p>CALEF,</p> <p>CALZONI,</p> <p>Caronte S.p.A. (Villa S. Giovanni),</p> <p>CETMA,</p> <p>Interporti Siciliani</p>	

PAESE - Universita'	Ente - Dipartimento	Principali attivita' di ricerca	Principali progetti di ricerca in corso	Partnership Nazionali	Partnership Internazionali
LIBANO					
<i>Saint Esprit de Kaslik</i> di Jounieh (Beirut)	Facoltà di Gestione e Scienze Commerciali, Dip. di Trasporti e Logistica	PASSEGGERI (tutti i settori): Modélisation et management des risques logistiques au Liban (en cours - Projet CSR)	<u>Training:</u> Corso di laurea in Transport et Logistique <u>Consulenze:</u> Organizzazione e realizzazione di seminari		
PALESTINA					
<i>An-Najah National University</i> di Nablus	Construction & Transportation Research Centre	PASSEGGERI (Strada, Ferrovia, Aereo): Transportation Systems Impacts on the Environment for Ramallah / Al-Bireh ; Elasticity of Intercity Buses in the West Bank; Traffic Signal Impact on Air Quality and Fuel Consumption in	<u>Consulenze:</u> West Bank and Gaza Economic and Sector Work - Transport Sector Review and Strategy Note; Evaluation of the West Bank and	<u>Universita', Enti pubblici, Enti privati:</u> Sviluppo di diversi progetti congiunti per l'upgrade delle infrastrutture di trasporto,	<u>Universita':</u> FRA - Exchange visits, research, and educational

PAESE - Universita'	Ente - Dipartimento	Principali attivita' di ricerca	Principali progetti di ricerca in corso	Partnership Nazionali	Partnership Internazionali
		<p>Downtown Nablus City</p> <p>MERCI (Srada, Ferrovia): Current Data and Conditions and Future Priorities of the Palestinian Freight Transport</p> <p>LOGISTICA E INTERMODALITA' (intersettoriale):</p> <p>Israeli Road Measures and Impact on the Transport Sector; Diagnosis of Existing transportation Systems in Palestine under the Current Political Conditions; Framework for the Development of the Transport Infrastructure in Palestine; Traffic Circulation Plan for Downtown Nablus City on the Quality of Life.</p> <p><u>Training:</u></p> <p>Simulation / Optimization of Traffic Network using specialized computer programs; Highway and Traffic Design</p>	<p>Gaza Strip Infrastructure Sectors – Transport Sector; Developing alternative Traffic Scenarios for Nablus City CBD;</p> <p>West Bank and Gaza Economic and Sector Work - Transport Sector Review and Strategy Note;</p> <p>Transportation Strategic Plan for Ramallah/Al-Bireh/ Bitunia Cities;</p> <p>Evaluation of the West Bank and Gaza Strip Infrastructure Sectors – Transport Sector; Development of Nablus CBD Traffic Circulation Plan; Conceptual Framework for Defining Spatial Structure for Public Service Centers in the West Bank and Gaza Strip; The Transportation Feasibility of Linking West Bank and Gaza Strip;</p> <p>General Evaluation of the Road Sector in the West Bank; Revitalization of Nablus Old City – Transport Sector Issues</p>	<p>Prove di Controllo Qualita' per materiali di infrastrutture</p> <p><u>Enti Pubblici:</u></p> <p>Riabilitazione della citta' di Nablus – Settore trasporti,</p> <p>Assistenza tecnica su trasporto e traffico per enti governativi</p>	<p>cooperation</p> <p>SWE – Exchange visits, research, and educational cooperation</p> <p><u>Enti Pubblici:</u></p> <p>World bank - General Evaluation of the Transport Sector in the West Bank and Gaza</p>

PAESE - Universita'	Ente - Dipartimento	Principali attivita' di ricerca	Principali progetti di ricerca in corso	Partnership Nazionali	Partnership Internazionali
<p><i>Birzeit University</i> di Birzeit</p>	<p>Fac. d'Ingegneria</p>	<p>PASSEGGERI (Strada): Speed Limit Analysis and Regulations on Rural Expressways; A Legal Approach to Reduce Red-Light Running Crashes; Theoretical Analysis for Design of Horizontal Curves Based on Actual Discomfort Speed; Incident Detection</p>	<p>"Roads for Integration and Roads for Separation" Case Study; Palestinian West Bank and Gaza</p> <p><u>Consulenze:</u></p> <p>Transport Sector planning as part of the Palestinian Development and Reform Plan (PDRP) 2008-2010;</p> <p>Consultancies for the traffic and transport for the city of Ramallah;</p> <p>Consultancies for Dornier Consulting on Comprehensive Traffic Management Project, Riyadh, Saudi Arabia</p>	<p><u>Universita':</u></p> <p>Varie collaborazioni con altre universita' Palestinesi, ma senza accordi formali</p> <p>Faculty of Engineering/ An Najah National University, Nablus, West Bank,</p> <p>Faculty of Engineering/ Palestine Polytechnic University, Hebron, West Bank,</p> <p>Islamic University of Gaza, Gaza Strip.</p> <p><u>Enti Pubblici/Privati:</u></p> <p>The Engineering Association,</p> <p>Riwaq - Centre for Archit. Conservation, Ramallah, West Bank</p>	<p><u>Universita':</u></p> <p>NOR - University of Life Sciences (UMB) - Landscape Architecture</p> <p>GER - Dortmund University - Spatial Planning</p>

PAESE - Universita'	Ente - Dipartimento	Principali attivita' di ricerca	Principali progetti di ricerca in corso	Partnership Nazionali	Partnership Internazionali
SPAGNA					
Università di Granada	Dip. Ing. Civile	<p>PASSEGGERI (Strade, Ferrovie): Regional rail services; Rail charges; Interoperability; Environmental, social, geographical and economical impacts; Fuzzy logic; Road safety</p> <p>MERCI (Strade, Ferrovie): Regional rail services; Rail charges; Interoperability; Environmental, social, geographical and economical impacts;</p> <p>LOGISTICA E INTERMODALITA' (intersettoriale): Urban mobility strategies; Waste in road construction</p>	<p><u>Consulenze:</u></p> <p>Transport infrastructures and services,</p> <p>Mobility</p>	<p><u>Universita':</u></p> <p>Environmental, social, geographical and economical impacts of transport</p> <p><u>Centri di Ricerca:</u></p> <p>Ports pavements</p> <p>Waste in road construction</p> <p><u>Enti pubblici:</u></p> <p>French government: Projects for sustainable development</p>	<p><u>Universita':</u></p> <p>MAROCCO -</p> <p>New materials in road construction</p>

PAESE - Universita'	Ente - Dipartimento	Principali attivita' di ricerca	Principali progetti di ricerca in corso	Partnership Nazionali	Partnership Internazionali
TUNISIA					
Sfax	Fac. di Economia e Amministr., Centro di Studi ARDES	MERCI (Ferrovia) LOGISTICA E INTERMODALITA' (intersettoriale): Rail Network; Maritime corridors; Transmaghrebian Network; Benchmarking	<u>Training:</u> Logisti Multimodality; Transport economy; Intermodality <u>Consulenze:</u> Multimodality /Intermodality Maritime Transport Road/ Air/ Rail transport	<u>Universita':</u> Seminari e conferenze <u>Enti pubblici:</u> Seminari e conferenze <u>Enti privati:</u> Transport Agroalimentary	<u>Universita':</u> ITA: Euromed Heritage II (Filières innovantes) <u>Enti pubblici:</u> FRA: Meda Ten T Project - Mediterranean and Trans- European Networks for Transport FRA: Seminari e conferenze
<i>Ecole Nationale d'Ingéneieurs di Tunisi</i>	Unità di ricerca <i>Systèmes Electriques</i>	PASSEGGERI (Ferrovia): Electrical motorisation		<u>Enti pubblici:</u> SNCF (Compagnia Nazionale Ferrovie tunisine) - Electrical motorisation	<u>Universita':</u> FRA – Electrical motorisation research project

PARTE II – LETTURA SISTEMATICA DELLE INFORMAZIONI

2 DEFICIT E PUNTI DI FORZA DEL SISTEMA DI TRASPORTO DELLA REGIONE MEDITERRANEA: CRITICITÀ RIGUARDANTI I PAESI DELLA RIVA SUD DEL MEDITERRANEO

2.1 ANALISI DELL'ATTUALE SITUAZIONE POLITICA, SOCIALE ED ECONOMICA DEI PAESI PARTNER DEL MEDITERRANEO

Lo sviluppo economico dei paesi Mediterranei: luci ed ombre

A partire dagli anni novanta “i paesi Med hanno avviato, anche se con gradualità, un processo di stabilizzazione macroeconomica passando da un modello di crescita dell'economia fondato sul finanziamento inflazionistico della domanda, attraverso il ricorso al credito e al deficit pubblico, ad un modello finanziato, prevalentemente, dal risparmio privato nazionale e internazionale.” (Manfra, 2002, p.127)

Il passaggio ha avuto come effetto una notevole riduzione del tasso d'inflazione come si evince dal confronto tra i dati medi del periodo 1995-2000 e quelli del 2000-2005 (in Tabella 2.1).

Tabella 2.1 - Tasso d'inflazione dei Paesi Mediterranei

Paese	Tasso d'inflazione (1995-2000)%	Tasso d'inflazione (2000-2005)%
Algeria	10,4%	2,2%
Egitto	6,2%	4,7%
Israele	7,0%	1,6%
Giordania	2,7%	2,1%
Libano	5,3%	2,1%
Marocco	2,6%	1,5%
Siria	1,6%	2,8%
Tunisia	3,7%	2,7%
Turchia	76,5%	33,4%

(Fonte : Handoussa, Reiffers, 2008)

I mutamenti economici intervenuti in questi ultimi anni hanno, inoltre, accelerato un ricambio generazionale nella classe dirigente, che ha coinvolto in alcuni paesi, Marocco, Giordania e Siria, anche le massime cariche politiche a livello nazionale. Con la graduale apertura dei mercati, nuove imprese sono emerse, anche nei settori innovativi delle telecomunicazioni e dei servizi, si è, inoltre, avviato lo smantellamento dei monopoli, la privatizzazione delle imprese pubbliche, lo snellimento delle procedure burocratiche dello Stato e degli apparati pubblici. Resta, però, ancora molto da fare affinché la riforma economica e sociale abbia successo e sia in grado di assicurare un sentiero di crescita dell'economia di lungo periodo.

In particolare è necessario che i governi dei paesi Med siano in grado di:

- minimizzare i costi di transazione per migliorare l'allocazione delle risorse e lo sviluppo dell'economia;
- ridurre gli squilibri sociali, in termini di povertà e disoccupazione, che nel breve periodo, tenderanno ad aumentare;
- accelerare la riforma fiscale per sostituire con altre entrate la riduzione degli introiti doganali che la liberalizzazione dei mercati comporta.

Per realizzare un processo di tale portata le sole risorse finanziarie interne dei paesi Med non sono sufficienti ed è, quindi, auspicabile che finanziamenti internazionali, soprattutto europei, stimolati dall'evoluzione recente della regolamentazione degli investimenti, si indirizzino verso questi mercati.

Negli ultimi anni l'avvio delle riforme economiche ed il favorevole andamento dell'economia mondiale hanno determinato sia un aumento degli investimenti esteri e delle rimesse degli emigranti sia una crescita del prezzo del petrolio di cui hanno beneficiato i paesi produttori presenti nell'area.

Da un punto di vista macroeconomico il risultato, negli anni più recenti, è stato un aumento medio del PIL dei paesi Med di circa il 5%, mentre nel 2009, anno di recessione globale, il tasso di crescita dell'economia pur dimezzandosi si è mantenuto positivo (Tabella 2.2). Va, comunque, sottolineato come il tasso di sviluppo negli ultimi anni, benché in aumento, risulti ampiamente inferiore al 6%, tasso minimo necessario a creare nei prossimi dieci anni, 40 milioni di nuovi posti di lavoro indispensabili ad assorbire la crescita attesa della popolazione attiva. (Salemi, 2007, p.4)

Tabella 2.2 - Andamento del PIL per I Paesi Mediterranei nel periodo 2005-2009

Crescita reale del PIL%	2005	2006	2007	2008 prel.	2009 (stima)
Algeria	5.3	2.2	3.0	3.0	2,2
Egitto	4.5	6.8	7.1	7.2	4.1
Israele	5.3	5.2	5.3	4.1	-0.2
Giordania	7.2	6.4	6.0	5.5	3.5
Libano	2,6	0.6	7.5	8.5	2.0
Libia	5.6	5.8	6.8	6.3	5.2
Marocco	3.0	7.8	2.7	5.8	5.8
Territori Occupati Palestinesi	6.0	-4.8	-1.2	2.3	-3.1
Siria	4.5	5.1	4.2	5.2	2.9
Tunisia	4.2	5.7	6.3	4.5	2.0
Regione MED (PIL media)	4.8		5.4	5.2	2.7

(Fonte: "Economic Review of EU Neighbour Countries" Occasional Papers No 48, pag 47)

La crescita dei paesi Med resta, quindi, ancora debole e reversibile, incapace di assorbire la disoccupazione che permane a livelli elevati, specialmente nelle fasce giovanili d'età.

Il tasso di fertilità nella regione, diminuito soltanto negli ultimi anni, non riuscirà, infatti, a modificare, con sufficiente rapidità, la struttura demografica che, ancora per almeno un decennio, alimenterà una domanda di lavoro crescente. Nonostante il modesto tasso di attività, le classi giovanili di età andranno, quindi, da un lato ad incrementare ulteriormente l'elevata disoccupazione interna, e dall'altro a gonfiare i flussi migratori verso quei paesi dove è più facile trovare lavoro (cfr. Tabella 2.3)

Tabella 2.3 - Tasso di disoccupazione nei Paesi Mediterranei

Tasso di disoccupazione in %	Totale		Giovani > 25 anni	
	2000	2006	2000	2006
Algeria	28,9	12,3	53,6	24,3
Egitto**	9,0	11,2	28,2	34,1
Israele	8,8	8,4	16,9	18,2
Giordania	13,7	14,0	26,6	35,6
Libano*	9,9	7,9	24,0	19,9
Marocco	13,6	9,7	19,9	16,6
A. Palestinese	14,1	23,6	20,0	35,7
Siria	9,5	8,1	--	18,3**
Tunisia	15,6	14,3	31,8	31,2
Turchia	6,6	8,4	13,2	16,0

* Dati 2004 ** Dati 2005

Fonte: Eurostat " L'année 2002 dans les pays méditerranéens: Sélection d'indicateurs" pag. 3;
Eurostat " Euro-Mediterranean statistics edition 2007" pag. 91

2.1.1 Commercio internazionale

I dati recenti forniti da Eurostat sulle relazioni commerciali tra i paesi mediterranei e l'Unione Europea fanno emergere un quadro moderatamente positivo.

Nel periodo 2003-07 le importazioni provenienti dalla UE hanno avuto un incremento di circa il 10% annuo, mentre le esportazioni dei paesi Med verso la UE sono aumentate ad un ritmo maggiore, pari al 12% (cfr Tabella 2.4) Cresce, dunque, il grado di copertura esportazioni/ importazioni passando dal

71% del 2001 all'82% del 2007. Il miglioramento della bilancia commerciale con l'Europa è il risultato di una crescita delle esportazioni in linea con quelle dirette verso il resto del mondo e di un incremento più contenuto delle importazioni dall'Europa. Complessivamente il deficit strutturale della bilancia commerciale è compensato, a livello di partite correnti, dalle entrate derivanti dal turismo e dalle rimesse degli emigranti.

Tabella 2.4 - Paesi Mediterranei: Commercio con l'Unione Europea

Anno	Importazioni	Variazione annuale %	Quota UE sul totale importazioni	Esportazioni	Variazione annuale %	Quota UE sul totale esportazioni	Saldo
2003	81.851		49,87	63.101		51,51	-18.749
2004	95.678	16,9	45,96	78.218	24,0	50,31	-17.460
2005	101.645	6,2	44,41	82.687	5,7	48,43	-18.958
2006	112.278	10,5	42,64	94.279	14,0	47,44	-17.999
2007	122.559	9,2	41,51	100.381	6,5	46,82	-22.178
Crescita annuale %media		10,6			12,3		

(Fonte : Eurostat "EU trade balance with mediterranean country 2007")

Gli scambi dell'Unione europea con i paesi mediterranei rappresentano, invece, una percentuale modesta del loro commercio estero totale. Nell'arco degli stessi anni, 2003-2007, le esportazioni e le importazioni, crescono, in valore assoluto, ad un tasso analogo a quello fatto segnare dai partners mediterranei, ma le quote percentuali sul totale mondiale del commerci estero europeo restano immutate, 7-8% le importazioni e 9-10% le esportazioni (Tabella 2.5)

Tabella 2.5 - Unione Europea: Commercio con i Paesi Mediterranei

Anno	Importazioni	Variazione annuale %	Quota sul totale importazioni UE	Esportazioni	Variazione annuale %	Quota sul totale esportazioni UE	Saldo
2003	69.550		7,44	80.124		9,22	10.574
2004	77.411	11,3	7,53	94.529	18,0	9,92	17.118
2005	91.493	18,2	7,76	105.397	11,5	10,01	13.904
2006	102.256	11,8	7,56	111.050	5,4	9,58	
2007	107.153	4,8	7,51	119.605	7,7	9,65	
Crescita % media		11,4			10,5		

(Fonte: Eurostat "EU trade balance with mediterranean country 2007")

Gli scambi commerciali euro-mediterranei, pur espressione di una soddisfacente vitalità commerciale, sono stati inferiori a quelli che tra il 2003 e il 2007, hanno fatto segnare gli scambi tra i paesi mediterranei e quelli asiatici. I bassi costi di produzione di questi paesi, grandi esportatori in tutto il mondo, dovuti sia alle economie di scala che al conveniente costo del lavoro, li rende competitivi nei confronti sia dei produttori locali che di quelli europei. (Salemi 2007, p. 14) I flussi commerciali dei paesi mediterranei verso il mondo crescono, come si è detto, ad un ritmo maggiore, il 15%, grazie alla liberalizzazione dei mercati e all'avvio di un numero crescente di accordi di libero scambio siglati con altri paesi (cfr. Tabella 2.6).

Tabella 2.6 - Paesi Mediterranei: Commercio con il Mondo

Anno	Importazioni	%Variazion e annuale	Esportazioni	% Variazione annuale	Saldo
2003	164.137		122.499		-41.637
2004	208.156	26,8	155.477	26,9	-52.679
2005	228.896	10,0	170.740	9,8	-58.156
2006	263.347	15,1	198.732	16,4	-64.614
2007	295.277	12,1	214.383	7,9	-80.895
Crescita annuale		15,8		15,0	

(Fonte: Eurostat "EU trade balance with mediterranean country 2007")

In contrasto con l'intensità dei flussi commerciali esaminati resta, invece, modesta la quota dell'interscambio tra i paesi Med, pari a circa il 5% del totale. Le cause di questo mediocre risultato sono molte e vanno da un elevato livello di protezionismo con i paesi vicini a vincoli amministrativi di vario tipo, fattori questi, che gli accordi di associazione tra i paesi della sponda sud del mediterraneo, che si sono succeduti nel tempo, non sono riusciti sostanzialmente ad eliminare.

L'ultimo di questi accordi, firmato ad Agadir nel 2004 ed entrato in vigore nel 2006, il cui obiettivo è la realizzazione di una zona di libero scambio tra Marocco, Tunisia, la Giordania e l'Egitto, non ha, finora, raggiunto risultati apprezzabili.

Il grado di apertura commerciale dei paesi mediterranei, misurato dal rapporto tra la somma delle importazioni e delle esportazioni e il PIL, è in crescita, raggiungendo in alcuni casi cifre molto elevate, come nel caso della Giordania e della Tunisia. Tuttavia, se si escludono le esportazioni di petrolio, l'apertura si riduce notevolmente rendendo l'area molto meno integrata nell'economia globale di quanto lo siano l'est europeo e il sud-est asiatico.

Infatti, nonostante la crescente apertura dei mercati, la regione mediterranea è caratterizzata ancora da un elevato livello di protezione. Come si può rilevare dalla Tabella 2.7 seguente, le barriere doganali sono ancora elevate, seppure in diminuzione.

Tabella 2.7 - Tariffa doganale media (%) nei Paesi Mediterranei

Anni	2000	2007
Algeria	22,2	18,7
Egitto	19,9	6,9
Giordania	22.1	11.5
Libano	14.7	7.0
Marocco	31.7	22.3
Siria	19.6	19.6
Tunisia	33.9	26.8
Paesi MED (media)	23.4	16.1

(Fonte: Papadopoulos 2008, pag. 39)

Analizzando la composizione settoriale del commercio euro-mediterraneo, relativo al 2007, va sottolineato come quasi il 50% delle esportazioni verso l'Europa è concentrato in tre settori: energia, tessile e prodotti agricoli, con un

saldo positivo per quanto riguarda i primi due pari a oltre 36 miliardi di euro, mentre le importazioni dall'Europa sono, invece, per oltre il 70% costituite da prodotti manufatti.

Sintetizzando si può affermare che il flusso di merci diretto verso il nord è, prevalentemente, composto da materie prime e da prodotti industriali di modesto contenuto tecnologico, mentre il flusso inverso è costituito da prodotti industriali. Si tratta di una corrente di scambi di tipo intersettoriale, fondata, cioè, sul tradizionale modello che fa dipendere il commercio internazionale dai vantaggi comparati legati all'abbondanza di uno dei fattori della produzione, e quindi dal suo basso costo relativo, mentre la tipologia di commercio internazionale prevalente tra i paesi europei è di tipo intrasettoriale, fondata, cioè, sullo scambio di prodotti tecnologicamente simili tra loro, diversificati soprattutto per caratteristiche qualitative.

L'analisi del commercio euro-mediterraneo mette dunque in evidenza, anche se in misura più contenuta che nel passato, ancora una forte prevalenza di scambi intersettoriali a cui si accompagna una crescente presenza di traffico di perfezionamento passivo. Con questo termine si definisce lo scambio tra merci dello stesso settore merceologico, ma appartenenti a fasi diverse del processo produttivo. Questi scambi sono il frutto di processi di delocalizzazione dai paesi industrializzati verso paesi a bassi salari di alcune fasi intermedie dei processi produttivi a forte intensità di lavoro.

Nei prossimi anni, il processo di liberalizzazione dei mercati provocherà un nuovo peggioramento del deficit commerciale dei paesi mediterranei con l'Europa, soprattutto a causa della concentrazione delle loro esportazioni nei settori merceologici la cui crescita è minore della media e per i quali la domanda internazionale è più contenuta. L'incapacità di accedere ai mercati dei prodotti avanzati da un punto di vista tecnologico e l'eccessiva dipendenza da pochi grandi paesi, partners commerciali, sono i due aspetti che impediscono un miglioramento strutturale della loro bilancia commerciale.

2.1.2 Investimenti diretti

Secondo la definizione dell'Unctad gli investimenti diretti esteri (IDE) sono investimenti effettuati da un'impresa residente in un paese rivolti ad acquisire interessi durevoli e di controllo in un'impresa residente in un altro paese. Gli investimenti diretti esteri presuppongono l'intenzione dell'investitore di acquisire un significativo livello di influenza sulla gestione dell'impresa e si distinguono dagli investimenti di portafoglio perché questi ultimi sono semplici partecipazioni finanziarie di soggetti non interessati alla gestione aziendale e, quindi, di natura volatile.

Gli IDE si distinguono in 2 categorie:

- investimenti rivolti alla creazione ex novo di attività produttive. Nel complesso essi rappresentano una quota marginale, circa il 10%-15% del flusso mondiale degli IDE;
- investimenti utilizzati in processi di fusione aziendale o nell'acquisizione di strutture produttive già esistenti che rappresentano la parte più consistente degli IDE.

I canali attraverso i quali gli IDE esercitano i loro effetti positivi sulla crescita economica possono essere suddivisi in quattro gruppi:

- canale della competizione. Una maggiore competizione comporta aumenti di produttività, efficienza e investimenti in capitale fisico e umano, e, quindi, attività più competitive e più orientate all'esportazione;
- canale della formazione. Miglioramento delle prestazioni della forza lavoro;
- canale dell'innovazione tecnologica. Gli investimenti esteri sono spesso accompagnati da trasferimento di tecnologia;
- canale dimostrativo. Le imprese nazionali imitano le tecnologie più avanzate utilizzate dalle imprese straniere.

Tra gli effetti positivi il trasferimento di innovazioni tecnologiche è quello che da luogo a consistenti esternalità positive che si diffondono anche alle imprese nazionali sia attraverso comportamenti imitativi indotti dalla concorrenza, sia con l'acquisto di beni da subfornitori a cui si fornisce formazione rivolta a garantire un livello qualitativo elevato delle commesse.

Più contraddittorio è, invece, l'effetto sull'occupazione, che dipende dal tipo di investimento effettuato. La creazione di una nuova impresa ha, ad esempio, come risultato diretto, un aumento del numero di lavoratori, ma se il mercato di riferimento è quello interno, l'accresciuta pressione concorrenziale sulle imprese esistenti potrebbe eliminarne qualcuna dal mercato, portando ad una contrazione del numero degli occupati.

Anche l'acquisizione di una impresa esistente può portare a risultati ambigui sul piano occupazionale. Un primo effetto immediato, molto probabile, è una riduzione del numero dei lavoratori quale risultato del processo di ristrutturazione teso al recupero di efficienza produttiva, ma se il mercato a cui è rivolta la produzione è quello internazionale, la dinamica della domanda estera potrebbe determinare un aumento degli occupati.

Gli investimenti diretti esteri sono classificabili sulla base di diversi criteri. Di particolare interesse appare la distinzione tra IDE verticali ed orizzontali. “Sono definiti verticali quegli investimenti finalizzati a cogliere i vantaggi che scaturiscono da differenze di prezzo nei fattori produttivi, mentre con il termine orizzontali sono contraddistinti quelli rivolti a produrre per il mercato interno di un paese quando barriere alla produzione o costi di trasporto elevato rendono le esportazioni meno competitive”. (Picciotto, 2003, p.10)

Gli IDE che si dirigono verso i paesi Med sono, in prevalenza, di tipo verticale.

“I paesi Med nel 2007 hanno ricevuto poco più di 51 miliardi di dollari di investimenti diretti dall'estero. La cifra è inferiore a quella dell'anno precedente, ma è quasi 4,6 volte più grande di quella relativa al 2000. Se dal calcolo eliminiamo i flussi diretti in Israele e Turchia, che per ragioni diverse non sono omologabili ai paesi mediterranei del partenariato, la crescita è ancora maggiore, pari a 5,4 volte.” (Anima, 2008, pag. 11)

“Gli investimenti diretti esteri si sono concentrati, soprattutto in alcuni settori quali l'energia, il bancario e assicurativo con il 15% del totale ciascuno, le telecomunicazioni con il 14%, il turismo con il 9%.” (Anima, 2008, pag. 39)

La rilevanza degli IDE nelle economie di questi paesi emerge con più chiarezza se i flussi sono misurati pro-capite. Nel 2007 al primo posto, escludendo Israele, si colloca la Giordania con 455 euro di investimenti esteri per abitante, con 278 euro seguono Tunisia ed Egitto.

La ripartizione geografica vede l'Europa al primo posto con circa il 40% del totale seguita a breve distanza dai Paesi del golfo e dagli Stati Uniti.

“Il Maghreb, l'Egitto e la Turchia sono i paesi in cui prevalgono gli investimenti europei, mentre gli emirati del golfo sono più presenti nel Mashrek e gli Stati Uniti in Israele.” (Anima, 2008, pag. 29)

Va sottolineato come “il partenariato euro-mediterraneo non ha nessuna influenza nella direzione dei flussi di IDE provenienti dall'Europa, i quali si dirigono prioritariamente verso altre aree emergenti piuttosto che verso il mediterraneo” (Sassi, 2007, pag.26). Verso queste aree, dove arrivano il 36% degli investimenti complessivi europei, il mediterraneo occupa l'ultimo posto con il 3%.

La ragione per cui gli investimenti europei si indirizzino in altri paesi piuttosto che nel mediterraneo dipende dalla insufficiente integrazione dei mercati di questi paesi nonostante siano stati sottoscritti, già a partire dagli anni cinquanta, molti accordi di libero scambio con risultati, fin ad oggi, modesti.

La realizzazione di un unico grande mercato dei paesi Med avrebbe, infatti, come effetto quello di attenuare un fenomeno che caratterizza le relazioni economiche che s'instaurano tra un'area centrale, in questo caso l'Unione europea, e i paesi mediterranei, definito in letteratura "EU-centred hub-and-spokes system". (Papadopoulos, 2006, p.22) Con questa definizione si descrive il tipo di relazione economica e commerciale che intercorre tra l'UE e questi paesi i cui mercati, ciascuno individualmente in via di integrazione con il mercato unico europeo, ma divisi tra loro da barriere doganali, rischiano di diventare esclusivamente uno sbocco commerciale di beni e servizi prodotti in Europa.

Le imprese occidentali, infatti, data la dimensione limitata di ciascun mercato nazionale, preferiranno investire altrove e poi esportare verso questo o quel paese dell'area mediterranea, piuttosto che investirvi direttamente. La creazione di un mercato unico mediterraneo offrirebbe, invece, al capitale europeo opportunità d'investimento molto più rilevanti grazie alla presenza di una domanda di vaste dimensioni in grado di attivare uno sviluppo autosostenuto della produzione di beni tecnologici e di servizi evoluti.

Questo mercato integrato, inoltre, costituirebbe anche per le imprese locali un stimolo a nuovi investimenti rivolti a migliorare la produttività per l'operare di rilevanti economie di scala, consentendo loro di competere più efficacemente sui mercati internazionali.

Gli effetti occupazionali di un mercato unico consentirebbero anche un'attenuazione del flusso migratorio proveniente dalla sponda sud del mediterraneo, facilitando l'avvio di una politica europea dell'immigrazione più innovativa "che incoraggi flussi regolari e non permanenti di lavoratori qualificati, con un migliore grado di istruzione, che consentano di rispondere ai bisogni del mercato del lavoro europeo senza provocare problemi sociali" (Handoussa, Reiffers, 2003, p. 50).

"Gli effetti di una tale politica sono positivi anche per i paesi di origine per i quali l'emigrazione, se temporanea, non soltanto non dà luogo ad una contrazione del capitale umano, ma, al contrario lo arricchisce attraverso le esperienze professionali acquisite all'estero." (Manfra, 2003, p.113)

2.1.3 Marocco

Il Regno del Marocco, con 34.343.220 abitanti, è, dopo l'Egitto ed il Sudan, il Paese arabo più popoloso nel continente africano. L'attuale forma di governo è la monarchia costituzionale, dove gran parte del potere rimane nelle mani del sovrano.

Aspetti politici interni ed internazionali

L'attuale sovrano è Mohammed VI, succeduto al padre, Hassan II, nel luglio del 1999. Il Re è il capo religioso, politico e delle forze armate. Egli detiene, congiuntamente al Governo, il potere esecutivo; nomina il Primo ministro dopo le elezioni legislative ed ha il potere di revoca sui ministri del Governo. Il sovrano può emanare il *Dahir*, il regio decreto, grazie al quale può esercitare pienamente il suo potere.

La Costituzione risale al 10 marzo del 1972 ed è stata modificata nel settembre del 1992 e nel settembre del 1996. Con quest'ultima modifica si è introdotto il sistema bicamerale e si sono rafforzati i poteri del Parlamento. La Camera dei consiglieri (*Majlis al-Mustacharin*) conta 270 seggi ed i membri vengono eletti indirettamente dai consigli locali, dalle organizzazioni professionali e dai sindacati dei lavoratori con un mandato di 9 anni, un terzo dei membri viene eletto ogni tre anni. La Camera dei rappresentanti (*Majlis al-Nuwab*) viene eletta a suffragio universale, introdotto a gennaio del 2003, ogni 5 anni ed è composta da 325 seggi, di cui 30 riservati a donne. Gli eletti rimangono in carica per 5 anni. Oltre alla funzione legislativa, infatti, vota il bilancio del regno, può costituire commissioni d'inchiesta sull'operato del Governo e può far cadere lo stesso con una mozione di sfiducia.

Le ultime elezioni per la Camera dei consiglieri si sono tenute l'8 settembre del 2006 e per la Camera dei rappresentanti il 7 settembre del 2007². Proprio durante quest'ultime si è assistito ad un minimo storico nella partecipazione alle urne, solo il 37% degli aventi diritto ha espresso il suo voto (*La Repubblica*, 8 settembre 2007). Il partito che ha ottenuto il maggior numero di voti è quello nazionalista, l'*Istiqlal* (PI), il quale si è aggiudicato 52 seggi. Il partito d'ispirazione islamica PJD ha ottenuto 47 seggi, e l'Unione delle Forze Socialiste e Popolari (USFP), che era il primo partito in Parlamento, ne ha ottenuti 38. Altre due formazioni politiche hanno superato l'USFP, il Movimento Popolare (41 seggi) e la forza centrista Riunione nazionale degli Indipendenti (RNI, 39 seggi).

² Le elezioni successive si terranno, rispettivamente, nel 2009 e nel 2012.

Il governo di Abbas El Fassi (PI) è sostenuto da *Istiqlal*, RNI, USFP e PPS (146 seggi).

Nel Regno del Marocco negli ultimi anni ci sono stati rilevanti progressi per quanto concerne il livello di democrazia ed il rispetto dei diritti umani. Un grosso passo in avanti è stato fatto con l'adozione del nuovo Codice della famiglia e della legge sui partiti politici, la messa al bando della tortura, l'implementazione della democrazia locale e con il Codice elettorale (ENPI, *Morocco Strategy paper 2007-2013*, p.8). Più problematica e lenta rimane la riforma della giustizia e del sistema carcerario, che ancora manifesta un funzionamento poco limpido e democratico. Proprio per cercare di rimediare a questo ritardo è stata creata dal re Mohammed VI una Commissione speciale per la giustizia e la riconciliazione. Questa ha il compito di risolvere l'annosa questione delle sparizioni, delle detenzioni arbitrarie e degli esili politici forzati prevedendo una riabilitazione delle vittime.

Per la protezione dei diritti dell'uomo il Marocco ha lanciato una serie di riforme legali ed istituzionali in modo da garantire le libertà fondamentali, prevenire qualsiasi abuso e rendere giustizia alle vittime di abusi. Le istituzioni che sono state create, oltre alla Commissione sopra menzionata, sono: il Consiglio consultivo per i diritti umani e la figura del *Diwan Al Madalim*, una sorta di *Ombudsman* con il compito di mediare tra la cittadinanza ed i pubblici uffici.

Nonostante i progressi effettuati rimane ancora molto da fare per implementare efficacemente la protezione dei diritti umani, la democratizzazione, il buon governo ed il consolidamento della *rule of law* (ENPI, *Morocco Strategy paper 2007-2013*, p.9). L'indice dello sviluppo umano del PNUD³ colloca il Marocco al 126° posto su un totale di 177 Paesi. La performance del Regno è molto più bassa di quella di altri Paesi della regione come l'Algeria, l'Egitto, la Tunisia e la Turchia (ICE/MAE, *Marocco*, 2° semestre 2007, p.5).

La problematica della corruzione rimane, nonostante le riforme in atto, una problematica centrale della vita sociale del Paese, che influenza anche le relazioni economiche con gli attori internazionali.

La politica internazionale del Marocco è caratterizzata da una particolare attività nelle iniziative regionali ed internazionali, con particolare enfasi nei rapporti Euro-Mediterranei, e dalle ancora attuali dispute territoriali legate al Sahara Occidentale. Quest'ultime provocano delle tensioni a livello internazionale e regionale con l'Algeria.

³ Programma delle Nazioni Unite per lo Sviluppo.

Il Marocco ha delle dispute aperte con la Spagna per il controllo delle enclavi di Ceuta, Melilla, Penon de Velez de la Gomera, l'isola Penon de Alhucemas e le isole Chafarinas. Altre difficoltà con la Spagna sussistono per quanto riguarda la delimitazione delle acque territoriali nei pressi delle isole Canarie.

Il Marocco è uno dei principali punti di partenza dell'immigrazione illegale in Spagna. Quella dell'immigrazione clandestina proveniente dal Marocco è una delle principali preoccupazioni anche per gli altri Paesi europei (ENPI, *Morocco Strategy paper 2007-2013*, p.10).

Il Marocco è uno dei firmatari del Trattato di Agadir, assieme a Tunisia, Egitto e Giordania, per la costituzione di un'area di libero scambio tra i Paesi del sud del Mediterraneo che hanno stretto un rapporto di associazione con l'Unione Europea.

Il Regno del Marocco non è membro dell'Unione africana ma è uno dei primi firmatari dell'Unione del Maghreb Arabo (UMA), dove però la sua attività è stata limitata dalla posizione in merito al Sahara Occidentale. E' membro dal 1956 dell'ONU e della Lega Araba dal 1958.

Il rapporto tra il Marocco e l'UE è oramai consolidato, anche grazie alla piena adesione alla PEV. Il Paese potrebbe costituire un alleato europeo nella regione anche per le questioni relative alla sicurezza.

Situazione economica

Il Regno del Marocco si è distinto per un andamento particolarmente positivo della propria economia. Il Governo marocchino è particolarmente attivo negli interventi strutturali sulla propria economia⁴, ciò ha consentito di ridurre al minimo i rischi macroeconomici, di liberalizzare fortemente gli scambi commerciali, di godere di agevolazioni doganali e di poter contare su un basso costo della manodopera. Grazie alla realizzazione della diversificazione economica⁵, al consolidamento della finanza pubblica e con un settore bancario e finanziario stabile, il Marocco è in grado di continuare i suoi progressi nonostante la difficile congiuntura globale dell'economia.

La crescita media del PIL in termini reali nel periodo 2001-2008 si è attestata al 5,4%, un livello molto superiore alla performance del decennio precedente,

⁴ Le autorità agiscono sulle riforme strutturali in modo da spingere la crescita a medio-lungo termine. I settori su cui esse si sono principalmente concentrate sono l'agricoltura, le infrastrutture, l'energia e la formazione.

⁵ Grazie alla diversificazione si è assistito ad una crescita sostenuta dei settori non agricoli ed all'attuazione delle politiche strategiche settoriali (turismo, automobile, *offshoring* ed artigianato).

quando la crescita media annua non superava il 3,4% (IMF, *Country Report No. 08/333*, ottobre 2008, p.8).

Nel 2007 la crescita del PIL ha subito un brusco calo; dopo la prestazione particolarmente positiva del 2006, con un tasso di crescita di circa l'8%, l'indicatore si è infatti fermato al 2,7%, principalmente a causa delle avverse condizioni climatiche che hanno fatto crollare la produzione di cereali. Infatti, la crescita del PIL relativo ai settori non agricoli è stata del 6,6%. Comunque la diversificazione perseguita dal Governo ha ridotto la sensibilità dell'economia a queste tipologie di eventi (IMF, *Country Report No. 08/333*, ottobre 2008, p.8).

La crescita nel 2008 sembra essersi ristabilita sui livelli precedenti, grazie ad una ripresa dell'agricoltura, ai forti investimenti privati ed alla forte attività dei settori delle costruzioni e dei servizi (IMF, *Country Report No. 304*, settembre 2008, p.4). Per il 2008 la Banca Mondiale prevede una crescita tra il 5,8% ed il 6,5%, nel 2009, secondo le stesse previsioni, il Marocco potrebbe raggiungere il 6,8% (ICE/MAE, *Marocco*, 1° semestre 2008, p.1).

In termini assoluti il PIL Nominale ha raggiunto nel 2007 i 56,014 miliardi di euro. Il PIL pro-capite si attesta nel 2007, a livello reale, sui 1.728 euro (ICE/MAE, *Marocco*, 1° semestre 2008, p.3). L'incremento del livello di reddito pro-capite permette un miglioramento progressivo delle condizioni di vita dei cittadini.

Anche altri indicatori delineano una situazione generalmente positiva. L'inflazione nel 2007 si è fermata al 2,1%, anche se ad aprile 2008 ha raggiunto il 3,7%, principalmente a causa dell'incremento consistente dei prezzi degli alimenti (IMF, *Country Report No. 304*, settembre 2008, p.5). L'aumento dell'inflazione ha causato forti proteste da parte della società civile⁶, inducendo il Governo ad introdurre dal 1° luglio scorso misure per calmierare i prezzi delle risorse energetiche legate ai consumi più diffusi (ICE/MAE, *Marocco*, 1° semestre 2008, p.6).

L'andamento estremamente positivo delle entrate nelle casse statali permette di assorbire nel breve termine il peso dei sussidi pubblici per il carburante ed il cibo senza danneggiare la raggiunta stabilità macroeconomica. Nel medio termine l'IMF suggerisce un'allocazione diversa di questi sussidi, in modo da liberare risorse per gli investimenti, la formazione e la diminuzione del debito (IMF, *Country Report No. 304*, settembre 2008, p.3).

⁶ L'aumento dell'indice del costo della vita continua nei primi tre mesi del 2008, ad essere interessati sono soprattutto il settore alimentare e quello dei consumi familiari. L'aumento di questi due settori è stato su scala annuale, rispettivamente, del 4,5% e del 2,3%. Nei trasporti e nelle comunicazioni vi è stata una diminuzione su base annuale del 1,9%. Sono le città i luoghi in cui il costo della vita è aumentato maggiormente, a Rabat si è registrato un incremento del 4,5%, seguita da Tangeri con il 3,1% e da Tetouan con il 2,3%.

Il deficit pubblico è in aumento rispetto ai valori ottenuti nel 2006, quando ha raggiunto il 2,1% del PIL. Nel 2007 ha toccato la soglia del 2,4% e nei primi mesi del 2008 ha raggiunto il 3%. Per quanto riguarda il rapporto debito pubblico/PIL, esso si è stabilizzato nel 2007 intorno al 57% (ICE/MAE, *Marocco*, 1° semestre 2008, p.3). Per ridurre questo indicatore il FMI suggerisce una riduzione della massa salariale nel settore pubblico ed un *upgrading* della riforma fiscale, giudicata insufficiente. La pressione fiscale risulta essere una delle limitazioni allo sviluppo industriale in quanto altri Paesi concorrenti del Marocco assicurano alle imprese trattamenti più favorevoli⁷.

Il tasso di disoccupazione su una popolazione attiva di circa 11,39 milioni di persone ha raggiunto nel 2007 il 10% (ICE/MAE, *Marocco*, 1° semestre 2008, p.8), in aumento rispetto agli anni precedenti, anche se molti osservatori credono che il tasso reale di disoccupazione sia molto più elevato, particolarmente nelle fasce giovani di popolazione.

La ripartizione della popolazione attiva è la seguente: servizi (45%), agricoltura (40%) e soltanto il 15% è occupato nell'industria. Dall'agricoltura deriva il 13,8% del PIL, la quota maggiore è prodotta dai servizi (47,8%) e dall'industria (38,4%) (CIA, *The World Factbook*, in www.cia.gov).

Il settore finanziario è solido e non sembra risentire delle problematiche in atto a livello internazionale sui mercati del credito. La stretta supervisione statale sulle banche e sulla concessione del credito, specialmente nel settore immobiliare, ha permesso questa stabilità. Anche la Borsa di Casablanca, in controtendenza con l'andamento globale, ha continuato a produrre risultati positivi.

L'andamento dei rapporti economici internazionali del Marocco si può dire nel complesso positivo, anche se nel 2007 il deficit della bilancia commerciale, che rappresenta il 22% del PIL, è cresciuto del 39,1%, arrivando a superare i 12 miliardi di euro. Nel primo trimestre del 2008 il deficit è cresciuto ulteriormente, segnando un record nel primo trimestre con oltre 2 miliardi di euro, che rappresentano una crescita del 127% rispetto al medesimo lasso temporale del 2007 (ICE/MAE, *Marocco*, 1° semestre 2008, p.8).

Dopo sei anni di saldi positivi la bilancia dei pagamenti marocchina ha fatto segnare un saldo negativo di 0,7 miliardi di DH. Nel 2006, invece, il saldo è stato positivo per 12,4 miliardi di DH (ICE/MAE, *Marocco*, 1° semestre 2008, p.22).

⁷ L'imposta sulle società in Marocco si attesta su un livello compreso tra il 30 ed il 37%, in controtendenza con altri Paesi mediterranei e dell'Europa dell'Est, dove questa si ferma ad un livello medio del 25% con una tendenza alla riduzione verso il 20%.

L'aumento delle esportazioni nel 2007 (+7%) è dovuto alla performance positiva del settore dei fosfati, dell'abbigliamento, dell'agroalimentare e dei componenti elettronici.

Le esportazioni⁸ sono cresciute ma ancora più rapidamente sono cresciute le importazioni (+22%). Il tasso di copertura delle importazioni da parte delle esportazioni è sceso sotto il 50%. Infatti, nel 2007 il Regno del Marocco ha movimentato importazioni per 23 miliardi di euro ed esportazioni per 11 miliardi (ICE/MAE, *Marocco*, 2° semestre 2007, p.16).

La crescita delle importazioni nel 2007⁹ è stata causata dalla consistente domanda di beni sia di consumo sia produttivi, dall'aumentato bisogno di alimenti per ovviare alla minor produzione di cereali e dall'incremento a livello internazionale dei prezzi del petrolio e del cibo. Proprio a causa dell'aumentato costo delle risorse energetiche e dei prodotti cerealicoli, l'economia marocchina ha subito un forte aumento del debito pubblico estero. Questo si è attestato nel primo trimestre del 2008 ad un livello superiore ai 14 miliardi di euro (ICE/MAE, *Marocco*, 1° semestre 2008, p.6).

I risultati positivi del comparto turistico e le rimesse degli emigrati¹⁰ hanno quasi parificato la negatività della bilancia dei pagamenti, caratterizzata da un deficit strutturale negli scambi commerciali. Con il contributo dei forti afflussi di capitale le riserve valutarie sono aumentate dai 22 miliardi di dollari alla fine del 2006 ai 26,5 miliardi nel maggio del 2008 (IMF, *Country Report No. 304*, settembre 2008, p.5).

La dipendenza dall'esportazione di fosfati si è ridotta negli ultimi anni a fronte di un incremento nei flussi in uscita di manufatti e prodotti agricoli. Il turismo ricopre un ruolo sempre più importante nell'equilibrio della bilancia dei pagamenti. Nonostante questo riequilibrio si sottolinea che la produttività, specie nel settore tessile, è bassa, mentre la retribuzione del lavoro è

⁸ Le esportazioni hanno raggiunto nel primo trimestre del 2008 il valore di 36.145,7 milioni DH, corrispondenti a oltre 3 miliardi di euro, registrando un tasso di crescita del 16,3% rispetto al primo trimestre del 2007 (ICE/MAE, *Marocco*, 1° semestre 2008, p.8).

⁹ Durante il primo trimestre del 2008 le importazioni sono cresciute maggiormente rispetto alle esportazioni. La crescita è stata del 26,8% rispetto allo stesso trimestre dell'anno precedente e nel complesso si sono importati beni e servizi per 72.000 milioni di DH, pari a circa 6,5 miliardi di euro. In particolar modo è aumentato il peso delle importazioni di prodotti energetici (+55,1%) e di prodotti alimentari (+83,3%) (ICE/MAE, *Marocco*, 1° semestre 2008, p.8).

¹⁰ Secondo la Banca Mondiale nel 2007 il Marocco ha ricevuto oltre 5,7 miliardi di dollari di rimesse (quasi il 12 % del PIL), posizionandosi tra i primi dieci Paesi al mondo per rimesse ricevute. Rispetto al 2006 le rimesse sono cresciute del 15,2%. Dai dati disponibili nel 2008 vi è un ulteriore aumento delle rimesse e l'Italia è il terzo Paese di provenienza delle stesse con il 12% del totale. Al primo posto risiede stabilmente la Francia, con il 42,5% nei primi tre mesi del 2008, seguita dalla Spagna, con il 13,9% (ICE/MAE, *Marocco*, 1° semestre 2008, p.7).

relativamente alta. Questo potrebbe comportare delle perdite in competitività, e quindi una modifica nello spettro delle esportazioni.

Dal lato delle importazioni si può notare la dipendenza dagli idrocarburi e gli alimenti, soprattutto negli anni caratterizzati da siccità, come ad esempio nel 2007 (Economist Intelligence Unit, *Factsheet*, 19 dicembre 2008, in www.economist.com). A causa di queste condizioni climatiche le importazioni di grano sono aumentate del 500% nel primo bimestre 2008 rispetto al primo bimestre 2007 (ICE/MAE, *Marocco*, 1° semestre 2008, p.6).

Il Marocco dipende quasi totalmente dalle importazioni energetiche per soddisfare il suo fabbisogno. Infatti, ben il 96% della sua energia proviene dall'estero e principalmente dall'Arabia Saudita, che provvede a rifornirlo di greggio. Nel 2007 l'esborso per l'importazione di energia è stato pari a 5 miliardi di euro, pari all'8% del PIL¹¹ (ICE/MAE, *Marocco*, 1° semestre 2008, p.5). Il Regno sta stipulando degli accordi internazionali al fine di implementare con altri Paesi una cooperazione in materia di energie rinnovabili. Attraverso gli accordi stipulati con l'UE nell'ambito della politica europea di vicinato (PEV) il Marocco intende aderire alle reti trans-europee relativamente a gas ed elettricità.

I principali partner commerciali di Rabat sono i Paesi dell'Unione Europea, da cui origina più della metà delle importazioni e verso cui sono diretti circa i tre quarti delle sue esportazioni. A causa dei legami storici ed alla prossimità geografica la Francia e la Spagna sono di gran lunga i principali partner commerciali. La Francia ha ricevuto nel 2007 il 27,9% delle esportazioni marocchine e fornito il 15,8% del totale delle importazioni. La Spagna detiene il 20,8% delle esportazioni dal Regno e il 10,4% delle importazioni verso lo stesso. L'Italia, secondo le statistiche relative al 2007, è il quarto cliente per importanza del Marocco, riceve il 5,1% delle sue esportazioni, ed è il terzo fornitore, con il 6,4%. Particolarmente significativo è stato l'aumento delle esportazioni italiane verso il Regno, che sono aumentate del 26% rispetto al 2006 (ICE/MAE, *Marocco*, 1° semestre 2008, p.4).

I rapporti commerciali del Paese magrebino sono comunque in evoluzione. Nello scenario dei partner commerciali stanno assumendo sempre maggior importanza i Paesi asiatici come la Russia, l'Arabia Saudita e la Cina.

Il Regno del Marocco ha deciso di specializzarsi nell'accoglienza di imprese intenzionate ad instaurare sul suo territorio attività di *offshoring* e di *outsourcing*.

¹¹ Il Marocco si prefigge l'obiettivo di implementare politiche di risparmio energetico attraverso quattro linee-guida quali la riduzione della dipendenza dall'estero, il miglioramento dell'efficacia energetica, l'organizzazione di un sistema di trasporti più efficiente e meno inquinante ed una gestione dei rifiuti più sostenibile.

L'intenzione è quella di fare del Regno una piattaforma ideale per gli operatori internazionali intenzionati a puntare sui mercati del Maghreb.

Gli investimenti hanno costituito nel 2007 il 30,6% del PIL, una quota che il Governo prevede si elevi al 34,2% entro il 2010 (ICE/MAE, *Marocco*, 1° semestre 2008, p.23). Nonostante la crescita economica sia rallentata nel 2007, il Paese magrebino risulta essere di massimo interesse per gli investitori esteri, in modo particolare per quanto riguarda lo sviluppo del settore industriale e del turismo. Questo è dimostrato dai 141 progetti di investimento diretto estero (IDE) iniziati nel 2007. Ben il 61% dei 2,9 miliardi di euro investiti sono provenienti da Paesi dell'Unione Europea, contrariamente a quanto è accaduto nel 2006, quando sono stati i Paesi del Golfo quelli che maggiormente hanno investito nel Regno (ANIMA, *Foreign direct investment into MEDA in 2007*, p.88). In totale il flusso di capitale estero che è giunto nel 2007 in Marocco per essere investito in attività produttive ha raggiunto i 4,5 miliardi di dollari, una quantità molto maggiore della media annua nel periodo 2000-2006, che si è fermata ai 2 miliardi di dollari (ICE/MAE, *Marocco*, 2° semestre 2007, p.4).

Gli investitori esteri sono attratti dalle opportunità del Paese e si sono localizzati nelle zone economiche speciali costituite in territorio marocchino, come ad esempio il porto di Tangeri-Med per l'industria automobilistica¹², la zona industriale di Nouasseur per l'industria aeronautica¹³ oppure CasaShore e Rabat Technopolis per i servizi alle imprese e l'ICT.

La Francia rimane il Paese con più progetti in essere, ben 65, e la Spagna si concentra piuttosto in progetti di grossa dimensione nel settore del turismo e immobiliare¹⁴ (ANIMA, *Foreign direct investment into MEDA in 2007*, p.89). L'Italia è al tredicesimo posto tra gli investitori.

¹² L'industria automobilistica è la destinataria di molti degli IDE in Marocco nel 2007; ad esempio la Renault-Nissan sta investendo 600 milioni di euro per la costruzione di uno stabilimento a Tangeri ed allo stesso tempo sta incrementando la capacità produttiva dello stabilimento di Somaca per esportare il modello Logan sui mercati europei. Anche l'americana Delphi ha spostato la linea di produzione per la Spagna in Marocco, creando in questo modo ben 3.000 nuovi posti di lavoro a Tangeri presso il proprio stabilimento produttivo. L'azienda giapponese Sumitomo un'unità produttiva a Kenitra con un investimento di 280 milioni di DH e con la creazione di 1.400 posti di lavoro. L'industria tedesca Leoni si è stabilita nella zona industriale di Bir Rami con un investimento di 246 milioni di DH e la creazione di nuovi 1.700 posti di lavoro (ANIMA, *Foreign direct investment into MEDA in 2007*, p.89-90).

¹³ Il polo aeronautico di Nouasseur si trova nei pressi di Casablanca e sta continuando il positivo trend iniziato dopo la sua apertura, avvenuta nel 2006. L'azienda francese Auvergne Aéronautique ha investito 150 milioni di DH in un'unità produttiva ed ha creato 350 posti. L'ARM sta investendo 33 milioni di DH per un'unità di assemblaggio ed i posti di lavoro creati sono circa 100. La Segula Technologies ha acquisito la SEFCAM, un'azienda specializzata nella subfornitura aeronautica di base a Casablanca. La Socata, una società del gruppo EADS, ha creato uno stabilimento per la produzione di componenti vicino a Casablanca, dove ha impiegato 120 persone (ANIMA, *Foreign direct investment into MEDA in 2007*, p.89).

¹⁴ Ad esempio l'Urbagolf sta investendo 7,3 miliardi di DH in un progetto turistico a Souiria Qdima, con la creazione di ben 12.000 posti di lavoro. Un'altra società spagnola, l'Orizonia Corporacion, costruirà e

Per attrarre investimenti nel settore del turismo, il Marocco ha pensato alla liberalizzazione del suo spazio aereo. In questo modo pensa di poter attrarre nuovi visitatori ed arrivare all'obiettivo di 10 milioni di turisti entro il 2010. Il numero di compagnie aeree operanti nel suo spazio aereo è passato da 23 nel 2003 a 50 nel 2007, con i nuovi entrati sul mercato principalmente appartenenti al settore *low-cost*.

Sviluppo sociale

Il Marocco è caratterizzato da una forte sperequazione nella distribuzione della ricchezza. Questo sta a significare l'incapacità di traslare la crescita e la ricchezza in un effettivo miglioramento delle condizioni di vita della popolazione (ENPI, *Morocco Strategy paper 2007-2013*, p.14).

Il flusso della popolazione dalle campagne alle città, dove attualmente vive il 55% dei cittadini marocchini (Cooperazione italiana in Marocco, *Report 2007*, p.3), ha comportato un accentuarsi delle criticità abitative. Sono diffuse nei grandi centri abitati le *bidonvilles*, dove le condizioni di vita sono particolarmente difficili. Il Governo ha lanciato nel 2004 un programma denominato *Villes sans bidonvilles* che intende eliminare le baraccopoli da tutto il territorio nazionale entro il 2012. Al momento attuale si sono già ristrutturate 68.000 unità abitative utilizzando per il finanziamento una tassa sul cemento. E' prevista inoltre la costruzione di 15 città-satellite, localizzate nelle periferie dei grossi centri urbani, entro il 2020 (ICE/MAE, *Marocco*, 1° semestre 2008, p.1).

Nonostante siano stati ottenuti importanti risultati la situazione sociale in Marocco risente ancora di pesanti carenze in materia di accesso all'educazione, di analfabetismo, di accesso al sistema sanitario, disoccupazione, sfruttamento lavorativo e livello di qualità delle prestazioni sociali.

L'analfabetismo rimane un problema cruciale per lo sviluppo sociale, ben il 38% della popolazione è analfabeta e nelle campagne questo tasso supera il 60% (Cooperazione italiana in Marocco, *Report 2007*, p.3). Anche se la formazione è sempre stata una priorità per il Regno del Marocco fin dalla sua indipendenza, i risultati non sono incoraggianti. I principali obiettivi sono il superamento della difficoltà nel completare il percorso di educazione primaria, specie nelle aree rurali in cui l'accesso è difficoltoso.

gestirà un complesso turistico e residenziale a Marrakech con un investimento complessivo di 214 milioni di euro (ANIMA, *Foreign direct investment into MEDA in 2007*, p.89).

La mancanza di formazione rende la popolazione più soggetta alla povertà, il cui livello, dopo aver toccato nel 1999 il 19%, ha raggiunto nel 2004 il tasso del 14,3%. La povertà è maggiormente diffusa nelle campagne e tra le donne, situazioni in cui l'analfabetismo è maggiormente diffuso.

L'educazione è uno dei principali fattori che possono consentire al Regno del Marocco l'implementazione di una strategia di sviluppo economico e sociale. Attualmente sono operative 14 università con sedi in 17 diverse città. Uno degli obiettivi del Governo è quello di uniformare il sistema di educazione superiore a quello europeo, in particolare seguendo i dettami del Processo di Bologna, in modo da consentire una maggiore mobilità nazionale ed internazionale. Mediante l'adozione del sistema LMD¹⁵ si pensa che sarà migliore l'inserimento degli studenti nelle diverse tipologie di carriera e che sarà possibile offrire un tipo di formazione più flessibile. Durante l'anno accademico 2004/2005 gli studenti iscritti all'università erano 289.900, di cui il 45,9% erano ragazze (ENPI, *Morocco Strategy paper 2007-2013*, p.15).

Nonostante gli sforzi effettuati le università presentano ancora diverse criticità come:

- la mancanza di un limite all'iscrizione in facoltà come Lettere, Giurisprudenza e Scienze, dove si affolla circa il 92% degli studenti iscritti;
- la carenza di risorse materiali assegnate a ciascuna struttura dovuta all'incremento del numero di studenti;
- l'inadeguatezza del sistema di tutoring per guidare e consigliare gli studenti nel percorso di studi.

La precaria situazione in cui una fetta consistente della popolazione è costretta a vivere è causa di instabilità ed insicurezza. Il livello di disoccupazione sembra essere molto più alto del 10% dichiarato dalle statistiche ufficiali, e a questo fenomeno si accompagnano quelli della sottoccupazione e dell'occupazione informale, molto diffusa in Marocco. Il tasso di disoccupazione raggiungeva nel 2005 il 18,4% nelle città e il 32,7% tra i giovani (ENPI, *Morocco Strategy paper 2007-2013*, p.14).

Il Governo, consapevole delle forti difficoltà sociali, ha deciso nel maggio del 2005 di far partire l'Iniziativa Nazionale di Sviluppo Umano (INDH) che ha lo scopo di coinvolgere, mediante un approccio partecipativo e decentrato, la società civile, le collettività locali, le autorità centrali e la comunità internazionale. Per il periodo 2007-2010 è previsto che il programma sarà in grado di mobilitare circa 1 miliardo di euro, di cui il 20% a carico della

¹⁵ Laurea Master Dottorato.

comunità internazionale. Anche la quota di budget statale destinata allo sviluppo sociale riflette le preoccupazioni del Governo in materia, infatti ben il 50% dello stesso viene indirizzato alle politiche sociali (Cooperazione italiana in Marocco, *Report 2007*, p.3).

Anche la salvaguardia della salute si trova in una situazione preoccupante, in particolar modo per quanto riguarda la mortalità infantile. Il tasso di mortalità infantile è di 40/1.000 nati e quello di mortalità materna di 227/100.000 nati. Vi è una persistente differenza nella possibilità di accesso alle cure a seconda della zona geografica e del reddito. E' stato lanciato un programma di riforma nella salute pubblica che ha come scopo la decentralizzazione ed il miglioramento dell'accesso alle cure.

Tabella 1 : Economia reale in Marocco

	2003	2007
PIL nominale (<i>miliardi \$</i>) (a prezzi correnti) -contributo agricoltura -contributo industria -contributo terziario	49,8	75,1 13.8% 38.4% 47.8%
TASSO CRESCITA PIL (%)	6,3	2,7
POPOLAZIONE (<i>milioni</i>)		34,34
PIL pro capite (<i>\$(PPP)</i>)		3.700

Fonte : IMF, Country Report, October 2008; CIA The World Factbook

Tabella 2 : Interscambio commerciale totale in Marocco

	2005	2007
ESPORTAZIONI (<i>miliardi di euro</i>)	9,5	10,9
IMPORTAZIONI (<i>miliardi di euro</i>)	18,2	22,3
SALDO B.C. (<i>miliardi di euro</i>)	-8,7	-11,4

Fonte : ICE, Marocco 1°semestre 2008

Tabella 3 : Interscambio commerciale con l'UE (2003-2007)

	2003	2007	crescita media annua (%)
IMPORTAZIONI (<i>milioni di €</i>)	7.314	13.544	16,7
ESPORTAZIONI (<i>milioni di €</i>)	5.770	7.143	5,5
BILANCIA COMMERCIALE (<i>milioni di €</i>)	-1.544	-6.402	

Fonte : EU; DG Trade Statistics; September 2008

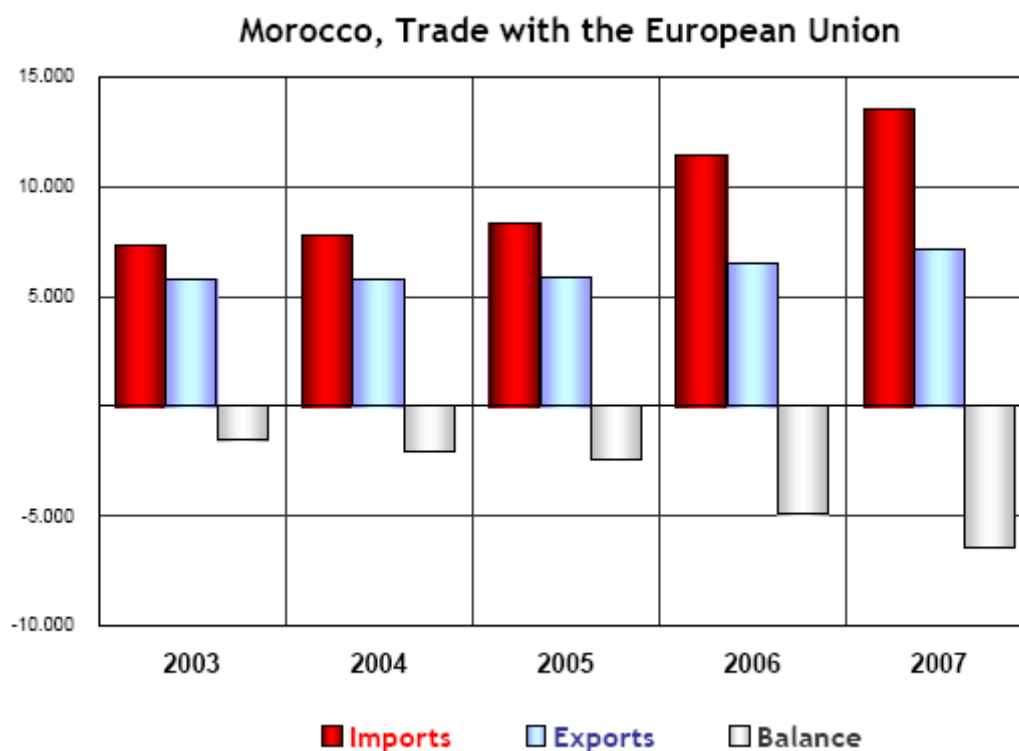


Grafico 1 : Interscambio commerciale con l'UE (2003-2007)

Fonte : EU; DG Trade Statistics; September 2008

Tabella 4 : I 10 principali partner commerciali (2007)

A)PRINCIPALI PAESI FORNITORI DEL MERCATO MAROCCHINO	QUOTA DI MERCATO (Mld Dhs)	B)PRINCIPALI PAESI DESTINATARI DELLE ESPORTAZIONI MAROCCHINE	QUOTA DI MERCATO (Mld Dhs)
FRANCIA	33,4	FRANCIA	40,9
SPAGNA	24,9	SPAGNA	26,9
REGNO UNITO	6,2	ITALIA	16,7
ITALIA	6,1	STATI UNITI	15,7
INDIA	4,5	CINA	15,2
BRASILE	3,8	ARABIA SAUDITA	14,3
PAESI BASSI	3,09	RUSSIA	12,8
BELGIO	2,9	GERMANIA	12,3
GERMANIA	2,9	PAESI BASSI	8,1
STATI UNITI	2,8	REGNO UNITO	8,9

Fonte : ICE, Marocco 2°semestre 2007

2.1.4 Algeria

Aspetti politici interni ed internazionali

La Repubblica Democratica Popolare di Algeria¹⁶ ha visto negli ultimi dieci anni consolidarsi, nonostante le problematiche legate al terrorismo non siano completamente scomparse dal suo territorio, una situazione di stabilità sociale e politica. L'inizio di questo processo è coinciso con la salita al potere dell'attuale Presidente, Abdelaziz Bouteflika, avvenuta nel 1999. Nel 2004 il Presidente è stato rieletto con l'85% dei consensi (Lippiello S., *L'Algeria di Bouteflika*, p.38).

Bouteflika è sostenuto da un'alleanza composta dai tre partiti maggioritari in seno al Parlamento: si tratta del Front de Libération Nationale - FLN, il Rassemblement National Démocratique - RND e il Mouvement de la Société pour la Paix - MSP¹⁷. Questi partiti fanno parte della folta schiera di movimenti politici che caratterizzano la vita politica algerina, in tutto una quarantina, dopo che il multipartitismo è stato concesso dalla modifica costituzionale del 1989¹⁸.

Tutte le riforme attuate dall'attuale Presidente si fondano sul postulato della stabilità e della concordia civile. La prima manifestazione di quest'orientamento è stato il referendum indetto dallo stesso nel 1999, che ha poi permesso di varare la Legge sulla concordia civile. Questa riforma ha permesso di concedere la grazia ai militanti islamici responsabili di atti di terrorismo, che però non fossero stati implicati in reati riguardanti fatti di sangue. Un nuovo referendum ha poi permesso nell'agosto del 2005 di emanare la Carta per la pace e la riconciliazione nazionale, un atto che ha

¹⁶ La Repubblica Democratica Popolare di Algeria si è costituita nel 1962 a seguito della guerra di liberazione, che ha permesso l'indipendenza dalla Francia, avvenuta tramite il processo di autodeterminazione. Secondo l'attuale Costituzione l'Algeria è una repubblica presidenziale; la Carta fondamentale conferisce al Capo dello Stato un ruolo centrale nella vita politica e nella gestione ordinaria del Paese. Il Presidente gode di ampi poteri nella sfera dell'esecutivo ed in ambito militare. Egli presiede il Consiglio dei ministri, nomina e può rimuovere il Primo ministro, ed è il capo del Supremo consiglio di sicurezza. Oltre a questi poteri l'attuale Costituzione, entrata in vigore nel 1976 e successivamente modificata varie volte, di cui l'ultima il 12 novembre 2008, assegna al Presidente la guida della politica estera e la possibilità di organizzare ed indire referendum. Il potere legislativo è suddiviso tra le due camere, il *Conseil de la Nation* e l'*Assemblée Populaire Nationale*, rispettivamente composte da 144 e 389 membri. La prima è composta da membri per un terzo designati dal Presidente e per due terzi eletti nei consigli locali. La camera bassa, invece, è interamente eletta a suffragio universale.

¹⁷ I principali partiti di opposizione sono il *Rassemblement pour la culture et la démocratie* - RCD, il *Mouvement pour la réforme nationale* - MRN, le *Parti des Travailleurs* - PT ed il *Front des forces socialistes* - FFS.

¹⁸ I partiti sono comunque sottoposti ad una stretta supervisione da parte del Ministero degli Interni all'atto della loro costituzione. Infatti, secondo l'articolo 42 della Costituzione attualmente in vigore, i partiti politici non devono avere una base religiosa, linguistica, razziale, di sesso, corporativa o regionale.

consentito di fare un ulteriore passo avanti nella chiusura della drammatica pagina legata al terrorismo ed alle lotte interne. La Carta ha come punti fondamentali: l'estensione dell'amnistia, peraltro già proposta dalla legge precedente, ai membri dei gruppi armati che volontariamente si fossero arresi e avessero consegnato le armi; il risarcimento danni alle famiglie dei civili scomparsi durante il lungo periodo delle lotte interne, e la proposta di cancellazione dei processi contro i terroristi che si sono arresi prima del 13 gennaio 2000 (Lippiello S., L'Algeria di Bouteflika, p.39).

Sin dalla sua indipendenza l'Algeria entrò a far parte delle Nazioni Unite, della Lega Araba e dell'Unione Africana¹⁹. Data l'importanza delle risorse energetiche nel proprio sottosuolo, entrò a far parte nel 1969 anche dell'OPEC, diventandone uno dei membri più influenti.

Sussiste ancora una problematica legata al rapporto col Marocco per la questione del Sahara Occidentale. Le tensioni tra i due Paesi, anche se entrambi fanno parte dal 1989 all'Unione del Maghreb Arabo, non sono ancora totalmente allentate.

Il miglioramento dei rapporti con gli Stati Uniti ha portato alla creazione di incentivi allo sviluppo, oltre all'intensificarsi della collaborazione con gli americani nelle strategie per la lotta al terrorismo. La cooperazione nell'ambito dell'anti-terrorismo è sancita dal primo documento ufficiale americano in materia, che riguarda proprio l'area del Maghreb: la Pan Sahel Initiative – PSI²⁰, del novembre 2002²¹. Un ulteriore sviluppo dei rapporti è avvenuto con il documento del Dipartimento di Stato sulla Trans-Sahara Counterterrorism Initiative – TSCTI, che si è concretizzata poi in un accordo di partnership, la TSCTP. Tale accordo è indirizzato ad intensificare le attività della PSI tra i Paesi della regione del Sahel e quelli che sono stati definiti i partners della regione del Maghreb, ovvero Algeria, Marocco e Tunisia (Molle E., Il ruolo dell'Algeria nel bacino del Mediterraneo, pp.140-141).

¹⁹ Il Paese magrebino sta assumendo all'interno dell'Unione Africana un ruolo sempre più rilevante, che le permette di concretizzare gli obiettivi prefissati. Questo avviene anche grazie alla costituzione del Nuovo Partenariato per lo Sviluppo dell'Africa - NEPAD, di cui Bouteflika è stato uno dei principali sostenitori.

²⁰ Per volere del Ministero della Difesa e del Dipartimento di Stato americani, la PSI ha lo scopo di: proteggere i confini, monitorare i movimenti delle persone, combattere il terrorismo ed aumentare cooperazione e stabilità nella regione, anche nell'ottica di un sostegno a Paesi come Mali, Niger, Ciad e Mauritania.

²¹ La finalità di tale iniziativa è quella di sostenere lo Stato algerino, e gli altri Paesi che di tale iniziativa sono i beneficiari, per il perfezionamento e per lo sviluppo del controllo delle frontiere della regione del Sahel, la cui porosità in termini di uomini, capitali e mezzi ha dimostrato una preoccupante pericolosità. In effetti, i movimenti terroristici di matrice fondamentalista, seguendo una spinta di internazionalizzazione, hanno abilmente sfruttato la situazione delle frontiere controllate in precedenza molto debolmente. Proprio dalla regione maghrebina ha preso corpo l'attacco terroristico dell'11 Marzo 2004 a Madrid.

Parallelamente al processo di Barcellona, il governo statunitense ha dato il via nel 2005 alla Broader Middle East Initiative, il cui scopo è quello di operare per la creazione di un'area di libero scambio tramite il finanziamento e la realizzazione di macro-progetti. I risultati attesi da quest'iniziativa sono lo sviluppo dell'economia²², della sicurezza e della democrazia per la stabilizzazione della sponda meridionale del Mediterraneo.

A livello NATO l'Algeria ha partecipato attivamente alle operazioni anti-terrorismo, ed in modo particolare all'operazione nel Mediterraneo denominata Active Endeavour.

Sono di particolare rilevanza i rapporti esistenti con altri Paesi produttori di gas, nello specifico Russia e Venezuela. Il legame tra Algeria e Russia è ormai assodato: i due Paesi cercano di gestire le variazioni dei prezzi di comune accordo, visto che ancora non esiste ufficialmente un organo simile all'OPEC per il settore del gas. La collaborazione tra l'algerina Sonatrach e il gigante russo Gazprom è effettiva da tempo.

Durante l'estate del 2007 sono state sancite, tramite accordi in materia di energia, le varie tappe del percorso di rafforzamento delle relazioni con il Venezuela. Questi accordi, che hanno fatto seguito alla riunione della Commissione paritetica Venezuela-Algeria, svoltasi a Caracas a fine ottobre 2007, hanno segnato la convergenza tra i due Paesi: Venezuela e Algeria opteranno per una consultazione in materia di prezzi del gas (Molle E., *Il ruolo dell'Algeria nel bacino del Mediterraneo*, pp.142-143).

Le relazioni tra l'Algeria e la Francia hanno attraversato un periodo di miglioramento a partire dall'inizio del nuovo millennio. In seguito alla sua rielezione del 2002, il presidente della Repubblica francese Jacques Chirac ha voluto segnare il riavvicinamento tra Francia ed Algeria attraverso la prima visita, avvenuta dal 1 al 3 Marzo 2003, di un presidente francese in Algeria dall'epoca dell'indipendenza²³. A suggellare questo nuovo corso delle relazioni tra Francia e Algeria è stata firmata, proprio in occasione di quella visita, la Dichiarazione di Algeria, mirante a costruire un partenariato di eccezione tra i due Paesi²⁴. L'obiettivo della Dichiarazione è quello di approfondire il dialogo

²² Ad esempio, nel Novembre 2006, i due Paesi hanno siglato un accordo per il risanamento anticipato del debito algerino.

²³ Dopo questo primo atto tra i due Paesi ce ne è stato uno ulteriore, sempre ad Algeri, nell'aprile del 2004, con il quale sono state poste le basi per lo sviluppo del progetto di un Trattato di amicizia franco-algerino, che avrebbe formato il quadro giuridico per un partenariato di eccezione. Venivano instaurati così meccanismi di concertazione politica regolari tra i due Paesi. Ciononostante, in seguito alle divergenze causate da mesi di polemiche sulle questioni della memoria, legate al periodo coloniale, la firma del Trattato è stata rinviata *sine die*.

²⁴ L'accordo di partenariato di eccezione tra i due Paesi è stato siglato durante la visita ufficiale, che si è svolta dal 3 al 5 dicembre del 2007, di Bouteflika a Sarkozy.

politico e il partenariato economico, oltre che quello di rinnovare la cooperazione culturale e permettere una maggiore circolazione delle persone (Molle E., *Il ruolo dell'Algeria nel bacino del Mediterraneo*, p.144).

L'Algeria intrattiene dei rapporti molto stretti con la Spagna, la quale importa la quasi totalità del gas proprio dal Paese magrebino. Lo scambio di visite tra autorità spagnole e algerine è stato notevole in questi anni, a cominciare dalla visita del Capo del Governo spagnolo Luis Zapatero alcuni mesi dopo la sua elezione nell'aprile 2004²⁵. Il governo spagnolo inoltre ha intensificato con l'Algeria la cooperazione nel settore delle attività contro il terrorismo: in effetti, le basi, i capitali e gli esecutori materiali dell'attacco terroristico del 11 marzo 2004 a Madrid provenivano dalla regione del Maghreb, e in particolare dall'Algeria (Molle E., *Il ruolo dell'Algeria nel bacino del Mediterraneo*, p.145).

L'Unione del Maghreb Arabo (UMA), ha come scopo quello di perseguire una maggiore integrazione dal punto di vista economico e politico tra i cinque Paesi membri: oltre all'Algeria, il Marocco, la Tunisia, la Libia e la Mauritania. Uno degli scopi secondari, ma non meno importante, che tale organizzazione internazionale si è prefissa fin dalla sua creazione, è quello di risolvere il contrasto tra il Marocco e l'Algeria sulla questione del Sahara Occidentale. Alla fine del 2004 l'Algeria ha espresso il suo benestare al Piano Baker per la realizzazione di un referendum che sancisca il riconoscimento dell'indipendenza della regione, e allo stesso modo ha deciso di limitare le parate militari in occasione del 50° anniversario dell'indipendenza dell'Algeria dalla Francia.

Successivamente, nel 2005, i due Paesi si sono scambiati reciproche accuse di favoreggiamento nei confronti di alcune formazioni militanti, oltre che di sostegno del contrabbando regionale di armi. Ciononostante, in ambito interno sono state sviluppate alcune proposte miranti ad accrescere le relazioni economiche, politiche e militari tra i due Paesi per tentare di superare la crisi, e queste iniziative hanno condotto ad una situazione di distensione²⁶.

Nell'Aprile del 2007, l'attentato che ha scosso Algeri con due esplosioni, ha segnato l'entrata in scena del nuovo gruppo terroristico al-Qaida per il

²⁵ Visti i rapporti che intercorrono tra i due Paesi, ovvero diversi accordi bilaterali in termini di partenariato, amicizia ed economia, il presidente Zapatero sembra anche avere ammorbidito la posizione degli spagnoli sulla questione del Sahara Occidentale. In effetti il governo spagnolo ha cercato, attraverso una propria azione diplomatica, ancora oggi in corso d'opera, di avvicinare le due parti coinvolte in questa questione: l'Algeria e il Marocco. Per fare ciò la Spagna ha cercato di mettere da parte le difficoltà che ha con il Marocco, in merito alla questione delle enclavi spagnole sul territorio marocchino, e con le autorità algerine, in relazione alle divergenze in termini di prezzi e vendita del gas.

²⁶ Come è avvenuto ad esempio per la decisione algerina di abolire il visto d'ingresso per i cittadini marocchini, obbligo che fu imposto dalle autorità di Algeri in seguito all'attentato di Marrakesh del 1994, per il quale i servizi di intelligence e sicurezza algerini erano stati ritenuti in parte complici da parte di Rabat.

Maghreb Islamico. In quella drammatica occasione l'opera di cooperazione tra i due Paesi è venuta fuori in maniera concreta, poiché, alcune ore dopo gli attentati, sono stati fermati altri tre terroristi suicidi, che secondo le stesse dinamiche si sarebbero di lì a poco fatti esplodere tra la gente a Casablanca. In seguito agli attentati dell'11 luglio 2007, il Marocco ha ribadito la propria collaborazione in materia di anti-terrorismo, e il Re Mohammed VI ha segnalato la necessità di instaurare una cooperazione bilaterale in questo ambito (Molle E., *Il ruolo dell'Algeria nel bacino del Mediterraneo*, p.147).

Per quanto riguarda i rapporti con la Libia, negli ultimi anni la distensione dei rapporti con il mondo occidentale voluta dal colonnello Gheddafi ha permesso anche il notevole sviluppo delle relazioni con i Paesi limitrofi. La Libia fa parte dell'UMA, e con l'Algeria è in continuo sviluppo il sostegno reciproco in materia di anti-terrorismo. Inoltre, nonostante Libia e Algeria abbiano deciso di contrastare in maniera diversa la questione dei flussi migratori verso la riva nord del Mediterraneo²⁷, è sensibilmente aumentata la collaborazione tra i due Paesi in merito alla legislazione ed ai controlli alle frontiere, soprattutto in mare.

Anche con la Mauritania sono stati compiuti decisi e solidi passi avanti per la collaborazione in materia di anti-terrorismo, poiché le azioni dell'emiro Mokhtar Benmokhtar, che nel 2005 hanno causato diversi morti in Mauritania e presso la frontiera algerina, riconducibili al Gruppo Salafita per la Predicazione e il Combattimento, hanno innescato una più fitta cooperazione tra i due Paesi. In modo particolare, nell'ambito della citata iniziativa americana TSCTI, sono stati rafforzati i legami tra i due Paesi, ma soprattutto sono state messe alla prova le capacità di reazione e di raccolta di informazioni di tutti gli Stati che ne fanno parte (Molle E., *Il ruolo dell'Algeria nel bacino del Mediterraneo*, pp.147).

Situazione economica

L'Algeria gode di un quadro macroeconomico positivo e solido, sostenuto dall'andamento dei prezzi degli idrocarburi e dalle riforme strutturali in atto. La stabilità politica è una prerogativa determinante per gli investimenti, sia interni che esteri. Quelli esteri sono da poco soggetti a dei limiti nelle partecipazioni, imposte da recenti provvedimenti, che potrebbero diminuire la possibilità delle imprese straniere di giocare un ruolo nell'economia algerina (Economist Intelligence Unit, *Algeria Economic Data*, 22 ottobre 2008, in www.economist.com).

²⁷ La Libia ha stretto un accordo con l'Italia e con la Francia per l'istituzione di centri per i profughi sulle proprie coste, prima che questi arrivino in Italia, in cambio di un sostegno allo sviluppo del Paese, mentre l'Algeria ha deciso di mirare unicamente allo sviluppo.

Il PIL del Paese si è attestato nel 2007 ad un livello superiore ai 135 miliardi di dollari, in crescita del 3,4% rispetto al 2006. A livello pro-capite vi è stato un incremento dai 3.480 dollari nel 2006 ai 3.970 nel 2007 (ICE/MAE, Algeria, 1° semestre 2008, p.1).

Il tasso d'inflazione è il leggera crescita rispetto al livello del 2007 (4,5%) e si è attestato nel primo semestre del 2008 al 4,8%. L'effetto è stato generato dall'aumento del prezzo dei beni importati, che per il 58% proviene dall'UE, regione in cui l'Euro ha subito un rafforzamento sui mercati mondiali (ICE/MAE, Algeria, 1° semestre 2008, p.1).

L'economia algerina è basata in gran parte sull'estrazione e lavorazione di petrolio e gas. Quasi la metà del PIL è generato da questo settore, precisamente nel 2005 contribuiva per il 45,1%. A seguire i servizi con il 19,3%, l'agricoltura con il 7,7%, il manifatturiero con il 5,2% e la pubblica amministrazione con l'8,6% (Mondimpresa, Algeria 2007, in www.mondimpresa.it). L'agricoltura è il settore che impiega la maggior parte della popolazione attiva ed il Governo è impegnato ad incrementare le rese di questo settore così radicato nella cultura del Paese.

Il settore privato, composto quasi totalmente da micro imprese con meno di dieci dipendenti, rimane ancora debole in quanto i positivi risultati macroeconomici e le politiche a sostegno del capitale privato non sono riusciti a veicolare il Paese verso i risultati sperati, principalmente per quanto riguarda la crescita dell'industria nazionale e la diversificazione delle esportazioni²⁸ (OECD, African Economic Outlook 2007, in www.oecd.org).

²⁸ Il settore privato non è ancora riuscito a trovare nuove vie di sviluppo che si discostino dalla dipendenza dalle risorse energetiche. La paura della competizione internazionale, spinta dal processo di apertura del Paese nei confronti dell'Unione Europea e dalla futura adesione all'OMC, e la mancanza del necessario bagaglio di competitività hanno fatto orientare il capitale privato verso quei settori che meno possono essere oggetto di attenzioni esterne, come i servizi e le costruzioni. In queste nicchie i privati hanno potuto godere delle politiche statali, quindi dei fondi messi a disposizione per le infrastrutture, e della aumentata capacità di spesa degli algerini.

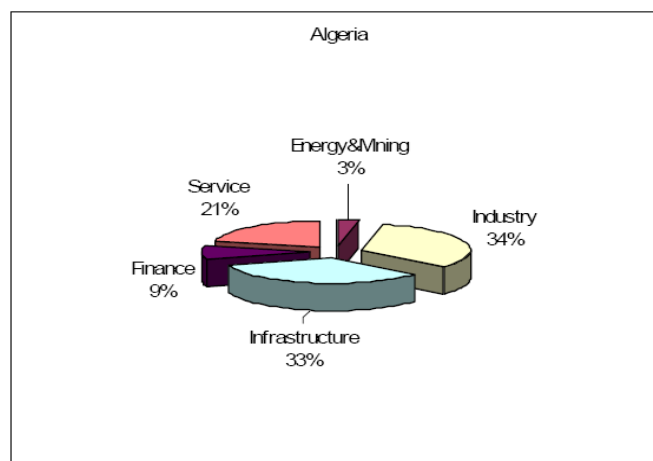


Grafico 1 : I diversi settori nel processo di privatizzazione algerino

Fonte : Kauffmann C. and Wegner L., *Privatisation in the Meda Region: Where do we stand?*, Working Paper No. 261, OECD in www.oecd.org

Il numero e la consistenza delle privatizzazioni portate a termine si attesta ancora su un livello basso²⁹; nel 2006 si è stimato un valore totale delle operazioni di 206 milioni di dollari.

Attualmente sono circa 1.000 le imprese statali che si prevede di privatizzare. I settori dove più si è concentrata quest'opera di privatizzazione sono principalmente quello delle infrastrutture, di gran lunga il più importante, seguito dal settore industriale e da quello dei servizi, principalmente turistici (Kauffmann C. and Wegner L., *Privatisation in the Meda Region: Where do we stand?*, p.21).

La politica relativa al regime del tasso di cambio, a fluttuazione controllata, ha mantenuto il dinaro al livello di equilibrio rispetto alle forti fluttuazioni del dollaro e dell'euro (Puligheddu G., *Politiche economiche per la crescita: cenni sulla situazione e sul regime degli investimenti in Algeria*, p.79).

Il debito pubblico è in forte diminuzione e qualora la legge finanziaria 2008 producesse gli effetti previsti, potrebbe scendere al di sotto 15% del PIL. L'evoluzione della massa monetaria è stata condizionata dagli assets esteri, pari a 7402,64 miliardi di DA (+34,23%), rimasti al di sopra della liquidità totale

²⁹ Basti pensare che fino a metà degli anni Ottanta le terre agricole erano collettivizzate e la maggior parte delle industrie erano in mano allo Stato. Fino al 2000 circa il 60% degli introiti del Governo provenivano dalle industrie statali, principalmente quelle legate al settore energetico. A partire dal 1995 è iniziato il programma di privatizzazioni che però è riuscito ad ottenere qualche risultato solamente a partire dal 1998.

monetaria e quasi monetaria dell'economia nazionale; le riserve garantiscono comunque ampiamente la situazione e la crescita strutturale dell'aggregato è in parte compensata dal rimborso anticipato del debito (Puligheddu G., Politiche economiche per la crescita: cenni sulla situazione e sul regime degli investimenti in Algeria, p.79).

Per sostenere gli investimenti l'attuale Governo algerino si è impegnato ad affrontare con urgenza la riforma del sistema bancario, che ha come obiettivo una forte privatizzazione. Già si è iniziato, a partire dal 2006, a collocare sul mercato le azioni di una delle più importanti istituzioni bancarie del Paese³⁰, a cui dovrebbero seguire altri istituti bancari.

Per dare impulso al mercato finanziario è stato emanato, il 5 luglio 2006, il Codice degli investimenti, finalizzato ad attirare investimenti stranieri e ad incrementare il mercato finanziario, anche attraverso il rilancio della Borsa di Algeri. Gli investitori beneficiano di speciali vantaggi fiscali e di facilità d'accesso al credito bancario al momento della produzione, del lancio e della commercializzazione dei loro prodotti (Lippiello S., L'Algeria di Bouteflika, p.40).

Il costo del servizio del debito si è ridotto nel 2007 a meno del 3% del valore delle esportazioni e lo stock del debito al 3% del PIL³¹, con un contestuale aumento delle riserve valutarie, che a fine luglio 2008 hanno raggiunto i 133 miliardi di dollari³². Esse sono per lo più collocate in buoni del tesoro USA e obbligazioni emesse da istituti finanziari con rating tripla A, il cui rendimento medio è del 4%. Rilevante è anche la riduzione del debito pubblico di circa il 41% rispetto al 2006, che a fine del 2007 è arrivato a 15,9 miliardi di dollari, quasi il 12% del PIL (ICE/MAE, Algeria, 1° semestre 2008, p.2).

La bilancia commerciale ha registrato un attivo nel primo semestre del 2008 di 22,6 miliardi di dollari, con una crescita del 33% rispetto l'anno precedente. La bilancia commerciale algerina presenta da anni un sensibile saldo attivo, che per il 2007 si è attestato a circa 32,1 miliardi di dollari. Il saldo attivo è dovuto principalmente agli idrocarburi, che costituiscono il 97,8% delle entrate valutarie del Paese. Il totale delle esportazioni è cresciuto del 9% rispetto al

³⁰ L'operazione relativa alla *Crédit Populaire d'Algérie* non si è conclusa a causa delle difficoltà congiunturali dei prestiti *sub-prime* ed è stata sospesa dal Governo.

³¹ In forte diminuzione dopo l'accordo multilaterale firmato l'11 maggio 2006 tra l'Algeria e il Club di Parigi per il rimborso anticipato di circa 7.9 miliardi di dollari, cui si rifà l'accordo tra SACE e il Ministero delle Finanze algerino del 10 agosto per il rimborso anticipato di 1,7 miliardi di dollari. Algeri stima che il debito rappresenterà a breve solo l'1% del PIL, dopo la conclusione di un accordo, nel settembre del 2006, con il Club di Londra per il rimborso anticipato di 1 miliardo di dollari (ICE – Algeri, *Nota congiunturale 2007*, p.4).

³² Stando alla relazione annuale della Banca d'Algeria sulle tendenze monetarie e finanziarie del 2007, l'eccesso di risparmio sugli investimenti risulta strutturale. Al grande miglioramento della bilancia dei pagamenti, dovuto al prezzo del petrolio, si contrappongono le deboli esportazioni non legate agli idrocarburi, ferme a un miliardo di dollari.

2006, raggiungendo circa 59,5 miliardi di dollari, di cui 58,2 sono relativi ad idrocarburi. Al secondo posto in ordine di importanza si trovano i semilavorati, che rappresentano l'1,7% del totale delle esportazioni nel 2007, per un valore di 988 milioni di dollari, in aumento rispetto al 2006 quando le esportazioni si sono fermate a 828 milioni. Gli altri settori in cui l'Algeria è attiva nell'esportazione, come ad esempio i prodotti alimentari (92 milioni), le materie prime (153 milioni), i beni strumentali industriali (44 milioni) ed i beni di consumo (34 milioni), sono di minore importanza (ICE/MAE, Algeria, 2° semestre 2007, pp.10-11).

Le importazioni nel 2007 hanno subito un consistente aumento (+28%) e sono cresciute più delle esportazioni, raggiungendo la quota di 27,4 miliardi di dollari. Il tasso di copertura delle importazioni è passato dal 255% del 2006 al 217% del 2007. Al primo posto tra le importazioni ci sono i beni strumentali (industriali ed agricoli), con 10,1 miliardi di dollari (il 36,8% del totale), in aumento del 17% rispetto l'anno precedente. Al secondo posto ci sono i prodotti indispensabili al funzionamento delle unità di produzione: le materie prime, i semi-lavorati ed i prodotti energetici, che assieme raggiungono gli 8,5 miliardi di dollari (31% delle importazioni) e che rispetto al 2006 sono cresciuti del 41%. I prodotti alimentari continuano ad essere una componente molto importante nelle importazioni algerine, nonostante vi sia il tentativo di incrementare le produzioni sostitutive interne. Nel 2007 sono stati importati 4,8 miliardi di dollari di prodotti alimentari (17,6% delle importazioni totali) contro i 3,8 miliardi importati nel 2006. Anche l'importazione di beni di consumo durevoli ha subito un forte incremento; nel 2007 si è importato il 33% in più rispetto l'anno precedente, arrivando ai 4 miliardi di dollari (ICE/MAE, Algeria, 2° semestre 2007, p.11). In forte ascesa sono le importazioni di servizi (43,51% a 6,86 miliardi di dinari algerini³³) per costruzioni, lavori pubblici, trasporto marittimo e aereo (Puligheddu G., Politiche economiche per la crescita: cenni sulla situazione e sul regime degli investimenti in Algeria, p.78).

Una recente ricerca realizzata da esperti dell'Eurodevelopment PME (EDPME) dimostra la forte dipendenza dell'Algeria dall'estero circa le materie prime impiegate nell'industria del latte: più dell'80% delle materie prime utilizzate in questo processo produttivo sono importate ad un costo annuo di circa 600-700 milioni di dollari. Nel 2007, dato il notevole incremento di prezzo della polvere di latte sul mercato mondiale, il costo è stato vicino ad 1 miliardo di dollari. Inoltre, a fronte di un rilevante aumento del consumo di cereali, che è passato dalle 3 milioni di tonnellate del 1970 alle più di 6 del 2007, non è corrisposto un analogo aumento della produzione, che è rimasta pressoché invariata, implicando l'esigenza di ricorrere alle importazioni, passate da 2 milioni del 1970 ai 4 del 2007, che fanno dell'Algeria uno dei più grandi importatori di cereali al mondo.

³³ In avanti DA.

Infine di grande interesse è anche l'importazione di autoveicoli: nel 2007 in Algeria sono stati 217.742 i veicoli nuovi importati (il 16% in più rispetto al 2006, del valore di circa 2,5 miliardi di dollari). 29.120 di essi sono stati importati dalla Toyota Algerie, 27.203 dalla Renault Algerie e 26.360 dalla Hyundai (tre società asiatiche - Toyota, Hyundai, Elsecom - da sole totalizzano più di 75.000 vetture importate e mantengono la leadership sul mercato) (Marciano M., La bilancia commerciale ed i principali partner, pp.115-116).

In merito alla ripartizione geografica degli scambi, l'Unione Europea si conferma nel 2007 al primo posto tra i partner commerciali. L'UE ha fornito nel 2007 il 51,8% delle importazioni algerine, pari a 14,2 miliardi di dollari. L'incremento rispetto al 2006 è stato del 21%. Per quanto concerne le esportazioni algerine, l'UE ne ha assorbito il 48,7% (52,6% nel 2006), per un totale di 29 miliardi di dollari (ICE/MAE, Algeria, 2° semestre 2007, p.11).

Nel 2007 i principali clienti dell'Algeria sono stati gli Stati Uniti con 15,9 miliardi di dollari, l'Italia con 8,9 miliardi di dollari (pari al 15% del totale delle esportazioni algerine), la Spagna con 5,9 miliardi (10%), il Canada con 4,62 miliardi (7,7%), e la Francia con 4,7 miliardi di dollari (7,5%) (ICE/MAE, Algeria, 2° semestre 2007, p.11).

I principali fornitori dell'Algeria nel 2007 sono la Francia, con 4,6 miliardi di dollari (16,7% del totale), e l'Italia con 2,4 miliardi di dollari (8,7% del totale). Quest'ultima ha aumentato in modo consistente le forniture al Paese magrebino, infatti, rispetto al 2006 l'indice segna +26%. Al terzo posto si trova la Cina, con 2,3 miliardi di dollari (8,4%), che detiene un ritmo di crescita delle esportazioni molto sostenuto. Al quarto posto si collocano gli Stati Uniti, con 2,27 miliardi di dollari (8,3%), ed al quinto la Germania con 1,8 miliardi di dollari (6,4% del totale). In sesta posizione si trova la Spagna, che con il 5,6% delle importazioni è riuscita a collocare sul mercato algerino 1,55 miliardi di dollari (ICE/MAE, Algeria, 2° semestre 2007, p.11).

Per quanto concerne il grado di attrazione che l'Algeria esercita nei confronti degli investimenti esteri, e più in particolare il grado di facilità con cui si possono iniziare e portare a termine delle attività economiche, le statistiche del 2008 della Banca Mondiale vedono il Paese nordafricano al 141° posto del ranking (World Bank, Doing Business Algeria, in www.doingbusiness.org).

Si può notare comunque una ripresa degli investimenti diretti esteri, derivante dalla prospettiva di stabilità politica frutto della politica di riconciliazione nazionale attuata dal Presidente Abdelaziz Bouteflika e delle riforme volte alla liberalizzazione del mercato. Il Paese si trova ancora sotto le sue potenzialità e rimane fortemente concentrato sul settore degli idrocarburi (ICE/MAE, Algeria, 2° semestre 2007, p.12).

Gli interventi degli operatori esteri sono stati stimolati, oltre che dal miglior clima politico, dagli investimenti governativi volti alla modernizzazione delle infrastrutture ed al rafforzamento della competitività dell'economia. Questi eccezionali investimenti sono stati permessi dalle enormi entrate derivanti dall'esportazione di idrocarburi. Nel 2007 questi stimoli sembra siano stati recepiti dagli investitori internazionali, che nell'anno hanno iniziato attività per 5,3 miliardi di euro contro i 2,4 miliardi dell'anno precedente (ANIMA, Foreign direct investment into MEDA in 2007, p.81).

Gli investimenti diretti esteri nel settore della metallurgia sono cresciuti notevolmente, arrivando a 1,6 miliardi di euro. Nel settore dell'energia gli investimenti provenienti da fuori dei confini nazionali sono stati pari a 1,5 miliardi di euro. Anche il settore chimico richiama consistenti flussi di capitale, l'azienda egiziana Orascom ha investito in joint venture con la Sonatrach 746 milioni di dollari per un'industria di fertilizzanti a Sofert. Nel settore delle costruzioni, comprendente l'immobiliare, i trasporti e le utilities, l'Algeria ha ricevuto 636 milioni di euro di IDE, contro i 311 milioni del 2006 (ANIMA, Foreign direct investment into MEDA in 2007, p.81).

Per ragioni storiche gli investitori europei sono quelli che hanno iniziato il maggior numero di progetti, 62 su 111 (ANIMA, Foreign direct investment into MEDA in 2007, p.82). L'Italia ha mostrato nel 2006 un forte tasso di crescita negli investimenti verso l'Algeria, con 62 milioni di euro, arrivando al 6° posto assoluto dopo la Gran Bretagna.

Sviluppo sociale

Oltre alle necessarie politiche per la pacificazione nazionale, l'Algeria ha affrontato, anche grazie alla positiva congiuntura, dovuta in buona parte all'incremento dei prezzi degli idrocarburi, alcune importanti riforme economico-sociali. Queste consentono al Paese magrebino, nonostante il perdurare di alcune difficoltà strutturali, la pianificazione efficace di un processo di crescita sostenibile. Tra le principali riforme attuate va sicuramente annoverato il patto economico-sociale del settembre 2006, il quale ha come obiettivo la promozione ed il rafforzamento del dialogo e della concertazione nei vari campi della vita sociale ed economica del Paese. Punti fondamentali del patto sono il rispetto degli impegni presi dalle parti, la promozione degli interessi dei lavoratori ed al tempo stesso la messa a punto dei loro diritti e doveri. Il patto prevede anche la sensibilizzazione di tutti i lavoratori al rispetto dei loro doveri, a tutti i livelli e per tutte le categorie del lavoro. Allo stesso tempo i datori di lavoro sono impegnati a preservare e migliorare le condizioni

di lavoro da un punto di vista socio-professionale³⁴ (Lippiello S., L'Algeria di Bouteflika, pp.39-40).

Il 2007 è stato l'anno in cui, a seguito di una procedura di concertazione, è stato stabilito un nuovo statuto per la funzione pubblica, per costruire una struttura amministrativa in linea con i cambiamenti avvenuti in ambito sociale ed economico. Tra gli obiettivi previsti ci sono il miglioramento della situazione socio-professionale dei lavoratori pubblici, attraverso una riabilitazione delle qualifiche e delle competenze, e la messa a punto di una griglia di salari coerente, corrispondente ai nuovi livelli raggiunti dai pubblici funzionari (Lippiello S., L'Algeria di Bouteflika, p.41).

Al fine di mitigare il divario esistente tra i territori costieri e quelli meridionali, dove il tasso di disoccupazione resta di gran lunga superiore e dove l'economia è più debole, il Governo ha varato un piano per lo sviluppo del Sud, che prevede entro il 2010 l'impiego di un miliardo di dollari di risorse per realizzare infrastrutture di base nelle aree meridionali del Paese (Lippiello S., L'Algeria di Bouteflika, p.40).

Il Governo si sta dedicando molto anche al mondo giovanile, con politiche contro la disoccupazione ed il precariato e con la creazione di diverse opportunità, come le formule di credito facilitato, che sono in grado di offrire ai giovani la possibilità di aprire delle piccole imprese private e di superare i momenti di difficoltà dovuti alle oscillazioni dei mercati. Sono stati migliorati anche i servizi che si dedicano all'occupazione giovanile e le risorse indirizzate ai giovani sono passate da 4 a 10 milioni di dinari. Tra le politiche di sostegno alla gioventù va sicuramente annoverata anche quella riguardante l'incoraggiamento costante all'attività sportiva (Lippiello S., L'Algeria di Bouteflika, p.41).

Al fine di migliorare la condizione della donna nella società algerina sono state realizzate due grandi riforme: la riforma del Codice della famiglia e la riforma della Legge sulla nazionalità. Con la prima è stato approvato un emendamento al Codice della famiglia³⁵ che, pur non mettendo l'uomo e la donna sullo stesso livello, apporta dei cambiamenti significativi per lo status femminile. Sono state dunque modificate le leggi sull'età del matrimonio, sul tutoraggio delle donne sposate ad opera del marito, sul divorzio e sulla poligamia (Lippiello S., L'Algeria di Bouteflika, p.41).

³⁴ Oltre ad essere stato apprezzato dai lavoratori algerini la riforma ha ricevuto il plauso di alcuni organismi internazionali, tra cui l'Organizzazione Internazionale del Lavoro, che ha citato l'Algeria come Paese esemplare in materia di coesione sociale e di consolidamento del processo di dialogo. Eguale valutazione è stata espressa dal Fondo Monetario Internazionale, che ha salutato il patto come un segno tangibile e importante per lo sviluppo dell'Algeria.

³⁵ L'emendamento in questione è stato approvato, nonostante le proteste dei conservatori che hanno tentato di bloccare tali modifiche in nome del rispetto della tradizione coranica.

La seconda riforma, che modifica il Codice della nazionalità, ha stabilito che la nazionalità può essere concessa ai bambini nati in Algeria e di madre algerina, anche se il padre è di altra nazionalità. È stato poi stabilito che la cittadinanza si ottiene sia se si contrae matrimonio con un'algerina sia con un algerino. Accanto a queste nuove norme il Governo ha avviato una politica sociale a sostegno delle donne, rafforzata anche dalla firma della Dichiarazione del millennio³⁶ a New York, avvenuta l'8 settembre 2000 (Lippiello S., L'Algeria di Bouteflika, p.41).

Infine, per promuovere l'istituto della famiglia e i diritti delle donne è stato creato il Consiglio della famiglia e della donna, una struttura che ha lo scopo di elaborare una politica indirizzata a sostenere maggiormente la famiglia e le donne in tutti gli ambienti sociali, e a livello nazionale.

Per quanto riguarda il rispetto dei diritti umani il Governo si è mobilitato innanzitutto portando avanti la riforma della giustizia. Tale riforma, finalizzata all'incremento della sicurezza delle persone e dei beni, e all'assicurazione della protezione dei diritti dell'uomo, oggi rappresenta uno dei pilastri dello Stato.

In campo culturale un'iniziativa sicuramente importante dal punto di vista della pacificazione nazionale è stata quella che ha condotto al riconoscimento della lingua amazigh. Il Governo ha posto come pietra fondamentale del consolidamento del processo globale di riconciliazione e di restaurazione dell'orgoglio nazionale il riconoscimento costituzionale di tale lingua, che è diventata lingua nazionale nell'aprile del 2002.

³⁶ Tutti i firmatari hanno preso l'impegno di preparare un rapporto che indichi i traguardi socio-economici che il loro Paese si propone di realizzare entro l'anno 2015. Nel rapporto algerino, tra i traguardi prefissi, figurano l'uguaglianza tra i sessi, l'indipendenza delle donne, e un maggiore impegno per la tutela della maternità e dell'infanzia.

Tabella 2 : Economia reale in Algeria

	2004	2007
PIL nominale (<i>miliardi \$</i>) (a prezzi correnti) -contributo agricoltura -contributo industria -contributo terziario	84,8	135 8.2% 61.5% 30.3%
TASSO CRESCITA PIL (%)	5,2	3,4
POPOLAZIONE (<i>milioni</i>)		33,77
PIL pro capite (\$)		3.970

Fonte : ICE, Algeria, 1° semestre 2008; CIA, The World Factbook

Tabella 2 : Interscambio commerciale totale in Algeria

	2006	2007
ESPORTAZIONI (<i>milioni di dollari</i>)	54.613	59.518
IMPORTAZIONI (<i>milioni di dollari</i>)	21.456	27.433
SALDO B.C. (<i>miliardi di euro</i>)	33.157	32.085

Fonte : ICE, Marocco 2° semestre 2007

Tabella 3 : Interscambio commerciale con l'UE (2003-2007)

	2003	2007	crescita media annua (%)
IMPORTAZIONI (<i>milioni di €</i>)	8.839	12.356	8,7
ESPORTAZIONI (<i>milioni di €</i>)	13.193	19.364	10,1
BILANCIA COMMERCIALE (<i>milioni di €</i>)	4.354	7.009	

Fonte : EU; DG Trade Statistics; September 2008

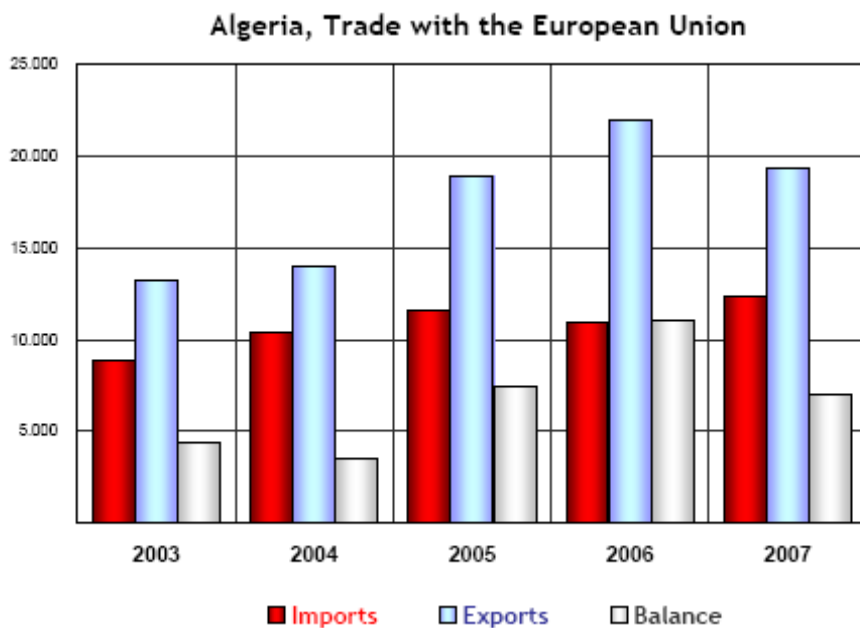


Grafico 1 : Interscambio commerciale con l'UE (2003-2007)

Fonte : EU; DG Trade Statistics; September 2008

Tabella 4 : I 6 principali partner commerciali (2007)

A)PRINCIPALI PAESI FORNITORI DEL MERCATO MAROCCHINO	QUOTA DI MERCATO (Mld \$)	B)PRINCIPALI PAESI DESTINATARI DELLE ESPORTAZIONI MAROCCHINE	QUOTA DI MERCATO (Mld \$)
FRANCIA	4,6	STATI UNITI	15,9
ITALIA	2,4	ITALIA	8,9
CINA	2,3	SPAGNA	5,9
STATI UNITI	2,27	CANADA	4,62
GERMANIA	1,8	FRANCIA	4,7
SPAGNA	1,55	-	-

Fonte : ICE, Marocco 2°semestre 2007

2.1.5 Tunisia

163.610 di kmq che si affacciano sulla costa settentrionale dell'Africa, circa 10.000.000 di abitanti, il 96% dei quali sono arabi, l'1,5% berberi, mentre il restante 2,5% è formato da minoranze di europei e asiatici, La Repubblica Tunisina è il più orientale e più piccolo dei tre Stati disposti lungo la catena montuosa dell'Atlante, posizionata al centro della costa nord africana.

Aspetti politici interni ed internazionali

L'attuale forma di governo della Tunisia è la Repubblica Presidenziale, basata sulla Costituzione emanata nel 1959 che, emendata tre volte (l'ultima nel 2002), stabilisce un Parlamento bicamerale. Tale forma di governo viene proclamata nel 1957, dopo l'ottenimento dell'indipendenza dall'occupazione francese nel 1956, e vede come Presidente Habib Bourguiba, che rimane in carica fino al 1987.

L'attuale Capo dello Stato è il Presidente Zin al-Abidine Ben Ali, al potere dal 1987. Egli ha vinto per la quarta volta le elezioni presidenziali, tenutesi il 24 ottobre 2004, ottenendo, secondo i risultati ufficiali diffusi dal governo, il 94,5% dei voti. Durante la stessa giornata si è votato anche per il rinnovo del Parlamento in cui il partito del Presidente, l'RCD (*Rassemblement Constitutionnel Démocratique*), ha ottenuto l'87,7% dei voti, con il conferimento di 152 seggi su 189 (Mondimpresa, *Analisi macroeconomica e scambi commerciali*, febbraio 2008, pp. 2-3). Il Primo Ministro è Mohamed Ghannouchi, in carica dal 17 novembre 1999.

Il Presidente della Repubblica, che viene eletto a suffragio universale per un mandato di 5 anni, detiene tutti i maggiori poteri, compreso il controllo delle forze armate. Le prossime elezioni presidenziali sono previste nel 2009.

Il potere legislativo è detenuto dalla Camera dei Deputati (*Majlis al-Nuwaab*), composta da 189 membri eletti a suffragio universale per un periodo di 5 anni. Indipendentemente dal risultato delle elezioni, il 20% dei seggi spetta all'opposizione (www.crisestoday.com). La Costituzione vieta la formazione di partiti su base religiosa.

Nel maggio 2002 un referendum ha dato l'avallo alla riforma costituzionale richiesta dal Presidente, che rafforza la relazione tra potere esecutivo e potere legislativo, adotta il sistema elettorale a due turni, crea la Camera dei Consiglieri (affiancata alla Camera dei Deputati). La riforma permette al Presidente di concorrere per altri due mandati, per un totale di cinque. Tale riforma ha inoltre sancito l'innalzamento dell'età massima dei candidati alla

Presidenza della Repubblica da 70 a 75 anni (Economist Intelligence Unit, *Country Report*, 2008).

La Costituzione garantisce l'indipendenza del potere giudiziario, la libertà di coscienza ed il libero esercizio dei culti, e consacra il pluralismo politico. Il Consiglio Costituzionale garantisce il rispetto della costituzionalità delle leggi.

Il sistema giudiziario s'ispira fortemente a quello francese con alcune integrazioni di tipo sharaitico (da notare che la poligamia, consentita nel Corano, è vietata dalla legge tunisina che garantisce parità di diritti fra uomini e donne).

Il *Rassemblement Constitutionnel Démocratique* è stato riconfermato anche alle elezioni municipali dell'8 maggio 2005, gli altri partiti che concorrono alle elezioni sono: *Mouvement des démocrates socialistes* (MDS); *Parti de l'unité populaire* (PUP); *Rassemblement socialiste progressiste* (RSP); *Harakat Ettajdid* (HE, *Renewal Movement*, precedentemente *Parti communiste tunisien*); *Parti social liberale* (PSL); *Forum démocratique pour le travail et les libertes* (FDTL); *Union démocratique unioniste* (UDU); *Hizb al-Nahda* (*Party of Re-wakening*, non ufficialmente riconosciuto, sebbene i suoi candidati si presentarono alle elezioni del 1989 come indipendenti) (Economist Intelligence Unit, *Country Report*, 2008).

La Tunisia è suddivisa in 24 governatorati, che prendono il nome dalle città capoluogo: Ariana, Béja, Ben Arous, Biserta, Gabès, Gafsa, Jendouba, Kairouan, Kasserine, Kébili, Le Kef, Mahdia, Manouba, Médenine, Monastir, Nabeul, Sfax, Sidi Bouzid, Siliana, Susa, Tataouine, Tozeur, Tunisi, Zaghuan.

Ciascun governatorato è retto da un governatore nominato dal Presidente. I governatorati sono a loro volta suddivisi in "delegazioni", che raggruppano diversi comuni o "consigli rurali". La più piccola suddivisione amministrativa è l'*imadat*.

Attualmente la Repubblica tunisina vive un momento di apertura nei confronti dell'Occidente, in particolare degli Stati Uniti, dei quali è il maggiore alleato tra gli Stati del Nord Africa. Tale ruolo sembra doversi rafforzare, come confermato da una serie di accordi stipulati negli ultimi anni tra i due Paesi, e culminati nel 2002 con la sottoscrizione del *Trade Investment Framework Agreement* (TIFA) (SACE, *Studi Economici – Stefano Costa*, p. 2)

Ma soprattutto è importante il suo rapporto con l'Unione Europea, con la quale ha stipulato diversi accordi di partenariato a partire, nel 1995, dalla Dichiarazione di Barcellona, anche nella speranza di un'adesione ad essa ed in previsione della più concreta realizzazione dell'area di libero scambio entro il 2010.

Anche i rapporti con i Paesi Arabi sono buoni: ha ospitato per anni la sede dell'Organizzazione per la Liberazione della Palestina (OLP) di Yasser Arafat e, dopo gli accordi di pace israelo-egiziani, la sede della Lega Araba (www.crisestoday.com).

Di particolare importanza è stata nel 2004 la stipulazione dell'Accordo di Agadir³⁷ tra Marocco, Tunisia, Giordania ed Egitto. L'Accordo è stato realizzato anche grazie al sostegno finanziario dell'UE, volto a favorire l'integrazione sud-sud, senza la quale sarebbe impensabile l'integrazione nord-sud.

Per di più la Tunisia è uno dei Paesi del Nord Africa meno soggetto a conflitti, sia interni che con Paesi limitrofi, ma una lunga disputa di sovranità sulla piattaforma continentale nel Mediterraneo è stata motivo di tensioni latenti con la Libia.

Situazione economica

Il governo tunisino ha avviato la sua politica di sviluppo industriale e liberalizzazione dell'economia, la politica dell'*infitah* (apertura) tunisina, a partire dagli anni '70. Questo corso è stato inaugurato con la L. 72-38, che stabilisce una serie di incentivi fiscali e finanziari per incoraggiare l'iniziativa privata, soprattutto nella creazione di attività industriali per l'esportazione e l'istituzione di un regime di zona franca (*extraterritorialité*) per le imprese dedite esclusivamente all'esportazione. Ma è a partire dalla seconda metà degli anni '80 che la Tunisia ha dato vita a radicali misure di aggiustamento macroeconomico, in accordo con il Fondo Monetario Internazionale (FMI) e la Banca Mondiale (BM), intraprendendo importanti riforme strutturali in vari settori. In particolare devono essere citati il Programma di *mise à niveau* per la modernizzazione del settore industriale ed i passi avanti che sono stati compiuti in tema di liberalizzazione del commercio, degli investimenti e delle privatizzazioni. Sono da sottolineare i notevoli vantaggi per gli investitori esteri: manodopera qualificata, abbondante e a basso costo, procedure amministrative semplificate, legislazione favorevole, infrastrutture in costante miglioramento. Per le società totalmente esportatrici (o almeno che esportano l'80% della loro produzione) è prevista l'esenzione dall'imposta sui benefici per i primi 10 anni d'esercizio, riduzione ed esonero dei diritti di dogana per i beni d'investimento relativi al progetto, contributi statali agli investimenti nelle

³⁷ L'accordo di Agadir istituisce una zona di libero scambio tra i quattro Paesi, che potranno così coordinare più agevolmente le loro politiche macroeconomiche in materia di commercio estero, agricoltura, industria, finanze, servizi e dogane. Dovrebbe venirsi a creare una sorta di complementarità tra i Paesi membri, tra cui saranno favoriti non solo i passaggi economici, ma anche gli scambi tecnici e l'esportazione dei prodotti verso l'Unione Europea.

regioni sottosviluppate. È da segnalare che dal maggio 2005 è consentito agli investitori stranieri l'acquisto di terreni ed edifici industriali, così come di terreni ed edifici destinati ad attività economiche di carattere turistico, senza la previa autorizzazione delle autorità del governo (Rapporto Paese congiunto MAE/ICE, 1° semestre 2008, p. 5).

Gli obiettivi fissati dal Governo per il periodo 2005 – 2009 sono di accelerare il ritmo di crescita dell'economia, aumentare l'occupazione e innalzare il reddito pro capite e gli standard di vita al livello dei Paesi sviluppati. Questi obiettivi dovrebbero essere raggiunti: stimolando la crescita degli investimenti (specialmente quelli provenienti dall'estero); rinnovando il comparto manifatturiero, anche attraverso lo sviluppo di nuove industrie ad alto valore aggiunto e *knowledge-based*; modernizzando l'agricoltura e adeguando il settore finanziario; sviluppando le infrastrutture di comunicazione; riformando l'apparato burocratico e il sistema dell'istruzione.

Dai primi mesi del 2005, a seguito dello smantellamento dell'accordo multifibre, il settore tessile rappresenta uno dei principali problemi economici del Paese, e le autorità locali cercano appoggi dai Governi europei al fine di trovare una soluzione. A questo proposito sono da ricordare gli accordi con la Turchia, che Tunisi ha concluso in questo settore per aumentare la reciproca collaborazione.

Recentemente sono stati varati dal Governo una serie di aiuti finanziari per le aziende che passeranno dalla *sub-traitance* alla *co-traitance* e al prodotto finito, poiché solo puntando sulla qualità e in generale posizionandosi sui prodotti di gamma media, si pensa di essere in grado di affrontare la concorrenza internazionale (lasciando la fascia bassa ai Paesi asiatici e quella alta all'Europa) (ICE, *Nota congiunturale*, dicembre 2006, p.2).

Analizzando i vari indicatori economici ci si rende conto di come, nonostante i tassi di disoccupazione e di inflazione ancora alti (14% e 4% circa) il Paese stia facendo passi in avanti, anche se lenti, al fine di un loro miglioramento.

Il PIL è cresciuto dal 5.5% del 2006 al 6.3% del 2007 ed il PIL pro capite da 3.123 dollari nel 2006 a 3.548 dollari nel 2007; il tasso debito estero totale/PIL è sceso dal 58.3% del 2006 al 55.6% nel 2007 (Rapporto Paese congiunto MAE/ICE, 1° semestre 2008, p. 3).

Anche il debito pubblico/PIL scende dal 53.9% nel 2006 al 51.5% nel 2007 ed il deficit di bilancio scende dal 2.8% nel 2006 al 2.1% nel 2007 (Rapporto Paese congiunto MAE/ICE, 1° semestre 2008, p. 3).

La liberalizzazione del commercio con l'estero è iniziata nel 1990, in seguito al suo ingresso nel GATT.

Gli scambi commerciali sono regolamentati dal Codice del Commercio con le leggi n. 94-41 del 07/03/1994 e n. 93-48 del 03/05/1993 e prevede tre regimi di importazione: 1) i prodotti liberi all'importazione che rappresentano il 90% dei prodotti importati; 2) i prodotti esclusi da tale regime e sottomessi ad autorizzazione all'importazione dal Ministero del Commercio, ovvero i prodotti della sanità, dell'igiene, della sicurezza, della protezione della flora e della fauna, e altri beni (tappeti, vini) particolarmente protetti; 3) i prodotti esclusi a titolo transitorio dal regime della libertà, e sottomessi a speciale autorizzazione (vetture da turismo) (Rapporto Paese congiunto MAE/ICE, 1° semestre 2008, p. 4).

Il tema del commercio estero è di importanza rilevante per la Tunisia, in quanto la sua economia ne dipende in modo ragguardevole, visto che le importazioni rappresentano il 50,7% del PIL e le esportazioni il 40,3% (Rapporto Paese congiunto MAE/ICE, 1° semestre 2008, p. 4).

Nonostante ciò, sono ancora numerosi gli ostacoli all'importazione di beni e servizi europei, soprattutto quelli a carattere non tariffario. Infatti, oltre il 90% dei prodotti sono liberi all'importazione, ma esistono delle eccezioni notevoli su alcuni prodotti, in particolare agro-alimentari, vini e carne bovina, che sono in linea di principio sottomessi ad autorizzazione ma nei fatti sono praticamente vietati; per la pubblicità audiovisiva una sovrattassa del 250% è applicata dalla Televisione di Stato Tunisina (ERTT) sugli spot importati ed una sovrattassa del 200% è applicata dalle stazioni radio.

Le barriere non tariffarie, costituiscono una sorta di protezionismo nascosto, che, tuttavia, è in progressiva attenuazione grazie ai negoziati in corso con l'UE volti all'attuazione della zona di libero scambio.

I maggiori impedimenti si trovano: nella lunga lista di prodotti sottoposti all'ottenimento della licenza; nel rilascio di un Certificato di Origine, che comporta l'origine di ogni componente del prodotto; nei controlli tecnici e la richiesta, da parte delle autorità locali, di un'etichettatura di origine su tutti gli imballaggi dei prodotti importati.

Sebbene la crescita delle esportazioni sia notevole le importazioni continuano ad essere maggiori, comportando una bilancia commerciale negativa.

Le esportazioni tunisine riguardano in misura preponderante il settore tessile, che, nonostante i problemi successivi la fine dell'accordo multifibre, con i 3.219 milioni di dinari (MD) nel primo semestre del 2007 e 3.344 MD nel primo semestre del 2008, non subisce perdite ma anzi miglioramenti. Segue l'esportazione di "Macchine, materiali meccanici ed elettrici", che passa da 2.557 MD nel primo semestre del 2007 a 3.168 MD nel primo semestre del 2008 (Rapporto Paese congiunto MAE/ICE 1° semestre 2008 p. 8).

Un posto importante è riservato alla voce "Minerali, fosfati e derivati" in quanto è cresciuta del 99.8%, passando da 1.085 MD nel primo semestre del 2007 a 2.168 MD nel primo semestre del 2008. Altre voci di notevole importanza sono quelle relative all'"Agroalimentare" e all'"Energia e lubrificanti" (Rapporto Paese congiunto MAE/ICE, 1° semestre 2008, p. 8).

La prima voce relativa alle importazioni è "Macchine, materiali meccanici ed elettrici", che passa da 4.845 MD nel primo semestre del 2007 a 5.602 MD nel primo semestre del 2008. Segue il tessile che non vede un rilevante aumento (resta in media a 2.160 MD) (Rapporto Paese congiunto MAE/ICE, 1° semestre 2008, p. 7).

Registrano invece aumenti considerevoli le voci: "Energia e lubrificanti", che passa da 1.222 MD nel primo semestre del 2007 a 2.553 MD nel primo semestre del 2008; "Minerali, fosfati e derivati", che passa da 1.547 MD nel primo semestre del 2007 a 2.175 MD nel primo semestre del 2008; ed infine l'"Agroalimentare" che passa da 1.035 MD nel primo semestre del 2007 a 1.588 MD nel primo semestre del 2008 (Rapporto Paese congiunto MAE/ICE, 1° semestre 2008, p. 7).

Il 75% dell'interscambio commerciale della Tunisia avviene con l'UE, anche in virtù dell'abbattimento tariffario previsto dall'Accordo di Associazione, che ha visto come sua ultima tappa il 1° gennaio 2008, data di entrata in vigore dell'Area di libero scambio con i Paesi UE per i prodotti industriali.

Italia e Francia si contendono ormai da anni il primo posto di partner commerciali della Tunisia, con un predominio della seconda, per entrambe il saldo è positivo.

L'interscambio commerciale della Tunisia con l'Italia è intenso e costante, sia in qualità di cliente che di fornitore, ma anche di investitore, dopo la Gran Bretagna e prima della Francia.

Il saldo è sempre stato positivo per l'Italia, registrando il suo punto minimo proprio nel 2004, ma un andamento particolarmente favorevole per il nostro Paese lo si evidenzia proprio nel 2008, quando il saldo è stato di un +22% dovuto ad un incremento rilevante delle esportazioni italiane dei prodotti delle industrie agroalimentari (+ 580%), passando dai 20 MDT del 2007 ai 136 MDT nel 2008, di energia e lubrificanti (+70,4%), di industrie meccaniche ed elettriche (+21,1%) ed infine del comparto dei minerali/fosfati e derivati (+14,6%) (Rapporto Paese congiunto MAE/ICE, 1° semestre 2008, p. 9).

Nel 1 semestre 2008 la voce più consistente dell'export italiano verso la Tunisia è quella dei prodotti delle industrie meccaniche ed elettriche, con un ammontare di 1.054 MDT, seguita dai prodotti dell'industria tessile (791 MDT) e

dalla voce Energia & Lubrificanti (409 MDT) (Rapporto Paese congiunto MAE/ICE, 1° semestre 2008, p. 9).

L'Italia, invece, importa dalla Tunisia soprattutto prodotti dell'industria tessile, per un ammontare di 1.126 MDT, seguono i prodotti delle industrie meccaniche ed elettriche (425 MDT), agroalimentare (404 MDT) e energia e lubrificanti (398 MDT), che comunque registrano un calo del 27% (Rapporto Paese congiunto MAE/ICE, 1° semestre 2008, p. 9).

La Francia e l'Italia sono seguite a grandi distanze da Germania, Spagna e Regno Unito.

Tra i Paesi partner extra europei i primi sono Libia, USA, Turchia e Cina.

2.900 sono le imprese straniere registrate in Tunisia nel 2007, delle quali circa 2.500 europee. La maggior parte di esse, più di 2.000, operano nel settore manifatturiero (tessile abbigliamento, meccanico, metallurgico, cuoio e calzature, chimico elettrico), circa 160 nel settore alberghiero ed animazione, 160 circa sono le imprese di servizi (informatica telecomunicazioni, consulenza), circa 60 quelle che si occupano del settore dell'energia e 65 di quello dell'agricoltura (Rapporto Paese congiunto MAE/ICE, 1° semestre 2008, p. 12).

L'80% di esse esporta la totalità o più dell'80% della loro produzione, incentivate dalla legislazione tunisina che prevede sgravi fiscali per le imprese che rispettano questa caratteristica. In particolare è prevista l'esenzione dall'imposta sugli utili per 10 anni e successivamente la riduzione del 50% per le società interamente esportatrici.

I principali investitori stranieri sono stati nel 2007 la Gran Bretagna, con 825.6 MDT; l'Italia, con 180.4 MDT e la Francia, con 160.4 MDT. Notevole è stato l'andamento di Germania e Portogallo che, pur non avendo investito quanto i tre Paesi succitati hanno visto un incremento dei loro investimenti rispettivamente del 101.3% e 125.2%.

I secondi investitori esteri dopo l'UE sono gli USA, con una crescita del 176.3% (Rapporto Paese congiunto MAE/ICE, 1° semestre 2008, p. 11).

Nel 2006 il flusso complessivo degli IDE è stato di 2.157,9 milioni di DT a fronte dei 1.088,2 milioni del 2005. Tale incremento è dovuto ad importanti operazioni di privatizzazione che, nel 2006, hanno interessato Tunisie-Telecom (1,7 miliardi di

euro), SOTACIB (286,15 milioni di euro) e "Banque du Sud", ora "Attijari Bank" (57,6 milioni di euro)³⁸.

Notevole rilievo riveste il settore agro-alimentare della produzione del pomodoro ed in quella dell'olio di oliva di qualità, del quale l'Italia è diventato il primo investitore ed in crescita è il peso che va acquistando il settore agricolo.

Sviluppo sociale

Anche l'evoluzione degli indicatori sociali in Tunisia è, nel complesso, positiva, con notevoli miglioramenti a partire dalla seconda metà degli anni '90. L'Indice di sviluppo umano (HDI) dello 0,766 (2005) pone la Tunisia all' 91° posto nella classifica mondiale di 177 Paesi (UNDP, *Human Development Report Tunisia*, 2007).

Il tasso di povertà è diminuito sensibilmente dal 12,8% (1980) al 4,2% nel 2007 (dati Ambasciata Tunisina in Italia); nell'ultimo quinquennio vi è stato, tuttavia, un aumento della povertà nelle zone urbane, dove si concentra il 65% dei poveri. Il tasso di disoccupazione è stimato al 13,3% (dati 2007), ma raggiunge picchi del 21% in alcune aree particolarmente depresse, e riguarda soprattutto giovani e diplomati. In Tunisia il tasso di alfabetizzazione tra gli adulti è del 74,3% (2005) (UNDP, *Human Development Report Tunisia*, 2007).

Gli indicatori relativi alla salute sono migliorati nelle città, ma svelano realtà più svantaggiate nel contesto rurale dove, ad esempio, la mortalità infantile (18.5‰ nel 2007, dati Ambasciata Tunisina in Italia) è circa il doppio rispetto a quella urbana (OECD, *African Economic Outlook 2007*, in www.oecd.org e www.ambtunisi.esteri.it).

Il sistema di previdenza sociale copre circa l'80% della popolazione attiva e l'aspettativa di vita è salita nell'ultimo decennio dai 60 ai 74,2 anni. La Tunisia ha inoltre delineato, a partire dagli anni '60, un programma di pianificazione familiare e di controllo delle nascite. È stata pertanto elaborata una "politica demografica integrata" basandosi sulla convinzione dello stretto condizionamento tra crescita demografica ed economica. Grazie a questa politica la Tunisia si trova oggi ad uno stadio avanzato della propria transizione demografica, e tutti gli indicatori lo confermano.

³⁸ Nello stesso tempo, la Tunisia ha assorbito oltre il 6% dell'insieme dei flussi d'investimento destinati al continente africano. Questi contributi di capitali hanno permesso di coprire i quattro quinti del deficit corrente tunisino (612 Milioni di Euro, in media annua).

Tabella 1: Economia reale in Tunisia

	2003	2007
PIL nominale (<i>miliardi \$</i>) (a prezzi correnti) -contributo agricoltura -contributo industria -contributo terziario	26,6	36.6 6% 33% 61%
TASSO CRESCITA PIL (%)	5.6	6.3
POPOLAZIONE (<i>milioni</i>)	9.89	10.4
PIL pro capite (\$)	2.695	3.548

Fonte : IMF, Country Report, October 2008; Institut National des Statistiques; Banque Centrale de Tunisie, 49ème Rapport annuel, juin 2008

Tabella 2 : Interscambio commerciale totale in Tunisia

	2005	2007
ESPORTAZIONI (<i>milioni di \$</i>)	10,488	15,011
IMPORTAZIONI (<i>milioni di \$</i>)	12,456	17,966
SALDO B.C. (<i>milioni di \$</i>)	-1,968	-2,956

Fonte : IMF, Country Report, October 2008

Tabella 3 : TUNISIA - Interscambio commerciale con l'UE (2003-2007)

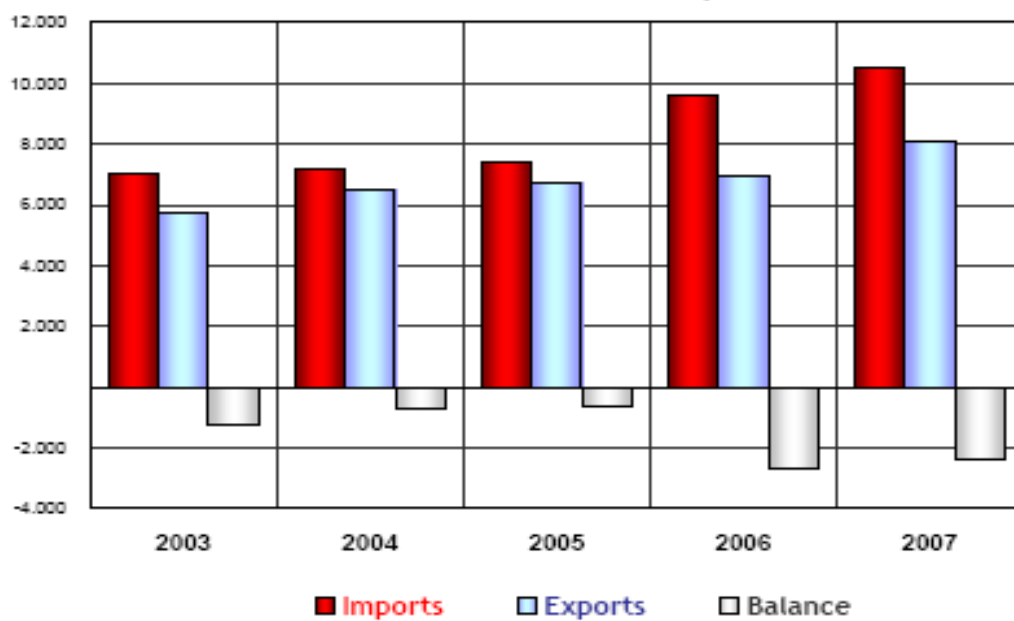
	2003	2007	crescita media annua (%)
IMPORTAZIONI (<i>milioni di €</i>) -prodotti primari -manufatti	7.021	10.485	10,5
ESPORTAZIONI (<i>milioni di €</i>) -prodotti primari -manufatti	5.755	8.124	9
BILANCIA COMMERCIALE (<i>milioni di €</i>)	-1.266	-2.361	

Fonte : EU; DG Trade Statistics; September 2008

Tunisia, Trade with the European Union

Year	Imports	Yearly % change	EU Share of total imports	Exports	Yearly % change	EU Share of total exports	Balance	Imports + Exports
2003	7.021		72,81	5.755		81,10	-1.266	12.775
2004	7.191	2,4	70,60	6.489	12,8	83,39	-703	13.680
2005	7.379	2,6	69,96	6.753	4,1	80,11	-625	14.132
2006	9.572	29,7	73,50	6.921	2,5	73,81	-2.651	16.493
2007	10.485	9,5	73,11	8.124	17,4	75,30	-2.361	18.608
Average annual growth		10,5			9,0			9,9

Tunisia, Trade with the European Union



European Union: 27 members.

Grafico 3 : TUNISIA - Interscambio commerciale con l'UE (2003-2007)

Fonte : EU; DG Trade Statistics; September 2008

Tabella 4 : Tunisia - I 10 principali partner commerciali (2007)

A)PRINCIPALI PAESI DEL TUNISINO	QUOTA DI MERCATO	B)PRINCIPALI PAESI DESTINATARI DELLE ESPORTAZIONI TUNISINE	QUOTA DI MERCATO
UE 25 (FRANCIA; ITALIA; GERMANIA)	10.485	UE 25 (FRANCIA; ITALIA; GERMANIA)	8.124
LIBIA	565	LIBIA	551
TURCHIA	426	USA	317
CINA	383	ALGERIA	213
USA	324	TURCHIA	152
RUSSIA	318	MAROCCO	122
UCRAINA	252	INDIA	109
BRASILE	158	BRASILE	75
ALGERIA	150	GHIAPPONE	69
ARGANTINA	132	ARABIA SAUDITA	59

Fonte : EU; DG Trade Statistics; September 2008

Tabella 5 : TUNISIA - Principali entrate valutarie della Bilancia dei Pagamenti (2007)

PARTITE CORRENTI <i>(miliardi di \$)</i>	<u>-0,860</u>
MOVIMENTI DI CAPITALE IDE <i>(milioni di \$)</i>	
-valore assoluto	<u>1,560</u>
-%PIL a cambi correnti	<u>4.2</u>
TASSO DI CAMBIO DINARO TUNISINO/DOLLARO USA	
-valore	<u>1.28</u>
-apprezzamento	
RISERVE UFFICIALI DELLA B.C <i>(miliardi di \$)</i>	<u>7.9</u>

Fonte : IMF, Country Report, October 2008

Tabella 6 : TUNISIA - Principali Debito interno ed esterno

	2005	2006	2007
DEFICIT DI BILANCIO (<i>% del PIL</i>)	3.0	2.8	2.1
DEBITO ESTERO			
-valore assoluto (<i>miliardi di \$</i>)	18.1	18.5	20.2
-valore % rispetto al PIL	65.4	58.3	54.9
DEBITO INTERNO			
-valore assoluto (<i>MDT</i>)	7.923,0	8.935,5	9528.8
-valore % rispetto al PIL	21.0	21.7	21.2
DISTRIBUZIONE DEL DEBITO FRA VALUTE:			
EURO		55.0	58.7
DOLLARI USA		21.1	14.8
YEN Giapponese		15.9	18.8
Altri		8.0	7.7

Fonte : Banque Centrale de Tunisie, 49ème Rapport annuel, juin 2008; IMF, Country Report, October 2008

2.1.6 Egitto

Aspetti politici: interni ed internazionali

Le proposte di riforma politica in Egitto, rivolte al potenziamento del processo di democratizzazione del paese, non hanno ancora trovato una adeguata implementazione a causa di alcune carenze strutturali, che ostacolano il progredire di tale processo. Innanzitutto la scarsa partecipazione alla vita politica, testimoniata da un afflusso del 23% degli aventi diritto alle elezioni presidenziali del 2005 e del 26% alle elezioni parlamentari dello stesso anno (EC; 2007, pag.8); inoltre l'esclusione di alcuni gruppi e movimenti politici dall'arena politica (a titolo esemplificativo, il "Muslim Brotherhood" è bandito come partito nonostante 88 dei suoi membri siano stati eletti nelle ultime elezioni come indipendenti); infine la persistenza della legislazione d'emergenza, datata 1981, che resta il maggiore ostacolo al pieno godimento dei diritti umani e delle libertà fondamentali.

Cionostante la lenta democratizzazione del paese procede e l'Egitto, oltre a far parte di numerose organizzazioni internazionali e regionali finalizzate alla promozione dei diritti umani³⁹, ha recentemente effettuato alcuni passi significativi tra i quali, la creazione nel 2004 del "Consiglio Nazionale per i Diritti Umani", affidandone la presidenza dell'ex Segretario Generale delle Nazioni Unite, Boutros Boutros Ghali. Nel 2006 questo organismo ha adottato il "piano d'azione nazionale per la promozione e protezione dei diritti umani", attualmente inserito nel "piano quinquennale di sviluppo socio-economico 2007-2012" che prevede l'inserimento dello studio di tali diritti nei programmi scolastici e l'istituzione di speciali "Dipartimenti" all'interno di alcuni ministeri.

L'Egitto ha progressivamente acquisito una considerevole esperienza nella gestione della emigrazione⁴⁰, alla quale l'UE guarda con particolare interesse. E' stata intensificata, infatti, la lotta ai flussi migratori irregolari, da/attraverso l'Egitto e diretti in Europa, mediante il riconoscimento delle decisioni di

³⁹ Tra le più recenti Convenzioni di cui l'Egitto è firmatario vanno annoverati:

- *Convenzione per i diritti dei bambini;*
- *Convenzione per la eliminazione di tutte le forme di discriminazione razziale, con riserve;*
- *Convenzione per la eliminazione di tutte le forme di discriminazione contro le donne (CEDAW), con 4 riserve basate sulla non conformità con la Sharia;*
- *Statuto di Roma per il Tribunale Penale Internazionale, non ancora ratificato;*
- *8 Convenzioni dell'Organizzazione Internazionale del Lavoro (OIL).*

Attualmente sono in discussione le prossime firme del:

- *Protocollo addizionale contro il coinvolgimento dei bambini nei conflitti armati (Febbraio 2007)*
- *Convenzione per i diritti delle persone con disabilità (Aprile 2007).*

⁴⁰ Nella bilancia dei pagamenti dell'anno 2007, le rimesse degli emigrati egiziani coprono una quota significativa dei trasferimenti unilaterali, pari a \$6.3 miliardi (ICE; 2007, pag.2).

espulsione, l'assistenza nei casi di transito per i trasferimenti aerei, e la lotta al traffico di esseri umani. Congiuntamente all'azione delle Nazioni Unite, inoltre, l'Egitto sta focalizzando i suoi sforzi alla lotta contro la criminalità organizzata, il riciclaggio di denaro⁴¹, il traffico di droga⁴² e, soprattutto, il terrorismo internazionale, in linea con la strategia globale di lotta al terrorismo lanciata dalle Nazioni Unite.

Di recente il presidente Mubarak è riuscito a restaurare la leadership dell'Egitto e la sua credibilità come portavoce del mondo arabo svolgendo un ruolo strategico nel processo di pace del Medio Oriente e nella mediazione delle dispute tra Israele e le autorità della Palestina.

Situazione economica

Nel 2007/2008 l'Egitto è classificato un paese a reddito medio-basso, con un PIL nominale, espresso a prezzi di mercato, pari a \$149.7 miliardi (IMF; 2007), una popolazione di circa 78.3 milioni di abitanti ed un PIL reale pro capite pari a \$1.806 (Moody's International Sovereign, 2007). L'agricoltura contribuisce al 16% del PIL, giocando ancora un ruolo importante nell'economia del paese, l'industria e il terziario, con il contributo chiave del settore turistico⁴³, concorrono, rispettivamente, al 34% e al 50% del PIL (EC; 2007, pag.9).

Dal 2004 il Governo egiziano, nonostante il difficile contesto politico, è attivamente impegnato nell'implementazione di rilevanti riforme economiche tanto che è stato segnalato dalla Banca Mondiale come "World's Top Reformer" in campo economico del 2008. L'approfondimento della liberalizzazione commerciale, il processo di privatizzazione, le riforme finanziarie e fiscali hanno avuto delle ripercussioni positive sul livello di fiducia del sistema economico, che si è riflesso sull'incremento delle attività produttive e sulla performance economica: a tal proposito, è stato registrato dal 2004/2005 al 2007/2008 un incremento del PIL nominale, espresso ai prezzi di mercato, da \$93 miliardi a \$149.7 miliardi; con un incremento, nello stesso periodo, del tasso di crescita del PIL reale dal 4.5% al 7.3% (IMF; 2007).

⁴¹ L'Egitto partecipa al *Middle East-North Africa Financial Action Task Force (MENAFATF)*

⁴² L'Egitto è parte delle tre più importanti convenzioni internazionali finalizzata alla lotta contro il traffico di droga:

- *Convenzione delle Nazioni Unite contro il traffico illecito di droga (1988)*
- *Convenzione sulle sostanze stupefacenti (1961)*
- *Convenzione sulle sostanze psicotrope (1971)*

⁴³ La bilancia dei pagamenti dell'anno 2007 ha registrato ingenti entrate valutarie corrispondenti al comparto turistico pari a \$8 miliardi (ICE; 2007, pag.2).

Sotto il profilo della liberalizzazione commerciale, il Governo egiziano ha ulteriormente ridotto le tariffe doganali medie sulle merci importate (già ridotte nel 2004 nell'ambito degli adempimenti connessi all'adesione al WTO dal 14.6% al 9.1%) al 6.9%, attraverso il D.P. n.39 promulgato nel febbraio 2007, relativo ai prodotti del settore alimentare, farmaceutico, beni capitali, e prodotti semifiniti. Per quanto riguarda l'importazione di autoveicoli, sono ancora applicati dazi ammontanti al 40% del valore nominale, fatta eccezione per i mezzi ecologici, per i quali è prevista una riduzione delle tariffe del 25%. Per incrementare la produzione agricola, è prevista l'abolizione dei dazi del 2% applicati all'importazione di fertilizzanti (ICE; 2007, pag.15). Nel comparto dei beni industriali, sono previste agevolazioni all'importazione dei prodotti semifiniti e del materiale da assemblare, il cui valore effettivo dipende dalla partecipazione alla lavorazione del prodotto da parte di imprese egiziane, calcolato sulla base della proporzione del loro contributo alla linea di assemblaggio, con l'obiettivo di incentivare gli scambi commerciali tra imprese egiziane e straniere per compensare la diminuzione delle entrate provenienti dalle tariffe doganali. Sono stati eliminati, inoltre, anche i diritti sui servizi (services charge), che ammontavano dall'1% al 3% e venivano versati con il dazio doganale per lo sdoganamento della merce (ICE; 2007, pag.15). Nel quadro di una politica di contenimento delle importazioni, nel sistema egiziano persistono anche barriere di tipo paratariffario, quali controlli di laboratorio, requisiti tecnici e standard qualitativi. La legislazione locale impone, ad esempio, alle imprese straniere che intendono esportare prodotti tessili verso questo paese la preventiva registrazione e autorizzazione da parte del Ministero del Commercio Estero egiziano, sulla base di criteri di conformità alla norma in materia di certificazione e controllo-qualità.

Ad oggi, il risultato di tale liberalizzazione è un'economia relativamente aperta al commercio internazionale⁴⁴, con un rapporto export/import di beni e servizi pari al 45% (EC; 2007, pag. 9). Nel 2007/2008 è stato registrato un volume di esportazioni pari a \$21.6 miliardi e di importazioni pari a \$39.9 miliardi, con un saldo negativo di bilancia commerciale pari a \$ -18.3 miliardi (Ministry of Economic Development; 2008). L'energia rimane il settore chiave dell'economia del paese: le esportazioni di combustibili, soprattutto petrolio ma attualmente anche gas, generano più del 40% dei proventi dell'export e circa il

⁴⁴ Tra i principali provvedimenti adottati dall'Egitto negli ultimi tempi per raggiungere l'attuale grado di apertura commerciale vengono annoverati:

- *Accordo di Associazione fra l'Egitto e l'UE* (2001)
- *Accordo di Agadir*, con Marocco, Tunisia, Giordania (2004)
- *Greater Arab Free Trade Area* (GAFTA)
- *Common Market of East and South Africa* (COMESA)
- *Accordo per la istituzione delle Qualified Industrial Zones*, con USA e Israele (2005)
- *Accordo Egitto-EFTA*, con Islanda, Liechtenstein, Norvegia, Svizzera (2007)

20% del PIL (EC; 2007, pag.9). Infatti, la bilancia dei pagamenti dell'anno 2007, registra, su un ammontare totale di entrate valutarie provenienti dall'export di merci e servizi pari a \$42 miliardi, \$12 miliardi generati dalle esportazioni di manufatti ad alto contenuto energetico e \$10 miliardi dai prodotti petroliferi esportati (ICE; 2007, pag.2). Nell'anno 2006/2007, oltre alla predominante quota di esportazioni di combustibili rispetto alla composizione degli scambi commerciali totali del paese (46.6%), l'Egitto ha esportato prodotti tessili (0.5%), beni non lavorati (2.8%), beni semi-lavorati (9.0%), beni finiti (34.2%) ed altri (6.9%); mentre ha importato combustibili (7.3%), beni non lavorati (14.9%), beni intermedi (27.8%), beni d'investimento (26.0%), beni di consumo (14.0%) ed altri (9.9%) (CBE; 2008). Il principale partner commerciale dell'Egitto è l'Unione Europea, seguita dagli Stati Uniti. Restringendo l'analisi all'interscambio commerciale esistente tra l'Egitto e l'Italia, va segnalato che quest'ultima è il quarto principale fornitore del mercato egiziano (dopo Stati Uniti, Cina e Germania) ed il principale destinatario delle esportazioni egiziane; e che nel primo semestre del 2007, l'interscambio fra Egitto ed Italia ha fatto registrare un incremento complessivo del 16% rispetto all'analogo periodo del 2006, per un valore pari a €2.11 miliardi (ICE; 2007, pag.10).

Nell'area della riforma fiscale, il Governo ha ristrutturato la legislazione inerente alla tassazione dei redditi, semplificando la struttura dell'aliquota e riducendo l'aliquota d'imposta sui redditi e sulle persone. Inoltre, il rilancio del processo di privatizzazione ha condotto tra Luglio 2004 e Marzo 2005 alla privatizzazione di diciassette compagnie non finanziarie, e tra Giugno 2006 a Giugno 2007 a 53 operazioni di vendita di aziende del settore pubblico, terreni e partecipazioni di joint venture, per un valore di circa €2 miliardi. Dall'inizio del processo di privatizzazione ad oggi, gli introiti per privatizzazioni ammontano a 33.951 miliardi di lire egiziane, quasi 4.5 miliardi di Euro (ICE; 2007, pag.5).

Il Governo sta compiendo dei progressi sostanziali anche nella ristrutturazione del settore finanziario, mediante la vendita delle quote statali in joint venture di banche ed il lancio nel 2007 della privatizzazione di una delle quattro maggiori banche statali: la Banque du Caire. Malgrado tali sforzi, i ridotti tassi di risparmio interno e d'investimento, rispetto agli standard regionali e internazionali, generano una carenza strutturale di fondi di investimento che ostacola la crescita del settore produttivo privato. Gli obiettivi della riforma del settore finanziario sono la denazionalizzazione, la creazione di nuovi strumenti e intermediari finanziari, il potenziamento della stabilità del tasso di cambio e della capacità di attrarre investimenti.

Gli investimenti diretti esteri (IDE) sono progressivamente aumentati: dagli €8.92 miliardi del 2005, convogliati in 101 progetti di investimento (Sassi M.; 2005, pag.9), hanno raggiunto nell'anno fiscale 2007/2008 gli \$11.500 miliardi, pari all'8% del PIL a cambi correnti (Ministry of Economic Development; 2008) e,

nonostante non siano ancora sufficienti a coprire il gap interno risparmio/investimento, gli IDE giocano un ruolo cruciale nella promozione della crescita economica. Inoltre, il trend di crescita degli IDE negli ultimi anni è da attribuire principalmente all'aumento di investimenti nei settori non petroliferi, che rappresentano attualmente circa il 70% del totale, pari a circa \$8 miliardi (ICE; 2007; pag.2), con un aumento del 214.3% rispetto al periodo precedente al 2004 (ICE; 2007, pag.8). A fronte di tale incremento, la normativa egiziana in materia di investimenti resta piuttosto complessa⁴⁵ ed il clima generale degli investimenti in Egitto risente ancora di molte carenze.

Fra i principali paesi investitori in Egitto, l'Italia si posiziona ai primissimi posti, essendo presente nei più significativi settori dell'economia egiziana: agricoltura, turismo, manifatturiero, energia e trasporti. Inoltre, l'acquisto, nel Dicembre del 2006, della maggioranza del capitale della Bank of Alexandria, in seguito alla privatizzazione della terza banca pubblica egiziana, ha generato notevoli prospettive per il finanziamento delle operazioni delle imprese italiane verso questo paese. Interessanti opportunità per nuove operazioni di investimento si apriranno nel settore delle energie alternative (solare, eolica, sfruttamento delle biomasse), sulla scia dei finanziamenti della World Bank, e nei progetti infrastrutturali e industriali lanciati nei settori elettrico-energetico, petrolchimico, logistico-aeroportuale, in riferimento al progetto di ammodernamento dei principali porti egiziani e della linea ferroviaria (ICE; 2007, pag.12).

⁴⁵ Si articola intorno alla seguente legislazione:

1) La *legge 159/1981* (modificata dalla *legge 3/1998*) ha rappresentato un primo esempio di normativa volta a favorire gli investimenti innovando il precedente quadro. Gli aspetti positivi di tale legge sono l'approvazione automatica della costituzione di una società e la possibilità per tali società di beneficiare di costi più bassi per energia e servizi, i cui prezzi vengono sussidiati dallo Stato.

2) La *legge 8/1997* è uno strumento normativo moderno che stabilisce le seguenti garanzie ed incentivi in favore degli investimenti: i progetti possono essere esclusivamente di proprietà di stranieri, vi sono garanzie contro la nazionalizzazione ed esproprio, i prodotti non sono assoggettati al controllo dei prezzi, i progetti possono rimpatriare i loro capitali e profitti, la maggioranza dei membri dei consigli di amministrazione può essere straniera, la libertà nell'assunzione del personale, i salari degli esperti stranieri sono esenti da tassazione se la loro permanenza in Egitto non supera l'anno.

La legge istituisce un regime preferenziale per i progetti che rientrano in 16 campi prioritari di attività realizzati in particolari zone industriali, definite "*Free zones*" (Alessandria, Nasr City, Porto Said, Suez, Ismailia, Damietta, oltre a due in corso di istituzione, zona a sud di Suez e zona adiacente all'aeroporto del Cairo): norme specifiche regolano i limiti territoriali e i tipi di attività che vi possono essere esercitati, la possibilità di godere di particolari agevolazioni fiscali, il pagamento delle royalties e le regole per l'entrata e l'uscita delle merci.

3) La *legge 17/1999* disciplina le tipologie di imprese e società che possono operare in Egitto

4) La *legge 83/2002* regola le "*zone economiche speciali*", ovvero zone industriali con una significativa attività di esportazione, garantendo privilegi ed esenzioni doganali agli investitori: all'interno di tali zone, possono essere importati in esenzione doganale beni strumentali, materie prime e semilavorati e le società sono assoggettate a minori imposte di vendita e ad aliquote fiscali privilegiate.

5) Gli investimenti nel settore petrolifero o del gas naturale sono assoggettati a norme diverse: le concessioni per lo sfruttamento o l'esplorazione sono effettuate sulla base di un accordo di produzione tra il Governo egiziano, la compagnia pubblica EGPC e la compagnia straniera.

A tali afflussi ha fatto riscontro una significativa accumulazione di attività sull'estero da parte del sistema finanziario egiziano. Pur assecondando, nel corso dell'anno finanziario, un contenuto apprezzamento del cambio della sterlina egiziana nei confronti del Dollaro pari a +1.1% (ICE; 2007, pag.2), la Banca Centrale ha assorbito parte della liquidità in valuta affluita sul mercato, incrementando le riserve ufficiali di Dollari, portandole, a Settembre 2007, a 29.9 miliardi (CBE; 2007, pag.5). Inoltre, la Banca Centrale d'Egitto ha recentemente adottato una serie di misure finalizzate a potenziare la coerenza della gestione monetaria, con l'obiettivo di ridurre l'interventismo diretto e garantire una maggiore efficienza della politica monetaria. Malgrado tali novità, il ruolo di supervisore della Banca Centrale d'Egitto necessita di un ulteriore potenziamento, soprattutto a fronte dell'attuale incremento del tasso di inflazione, che, dopo aver subito una flessione dall'11.7% dell'anno 2004/2005 al 4.18% dell'anno 2005/2006, è nuovamente aumentato al 10.9% nell'anno 2006/2007 (Ministry of Finance; 2007), a causa dell'incremento della domanda, dei costi salariali e dei prezzi dei beni alimentari.

Nel corso degli ultimi anni, l'Egitto è incorso in una serie di pesanti deficit di bilancio. Secondo i dati del Ministero delle Finanze, il deficit ha raggiunto nel 2004/2005 il 9.6% del PIL, per poi decrescere al 8.2% e al 7.5% rispettivamente nell'anno 2005/2006 e nell'anno 2006/2007 (Ministry of Finance; 2007). A dispetto di tale miglioramento, gli sforzi da parte del Governo per frenare il disavanzo pubblico devono continuare ad essere perseguiti al fine di indirizzare il deficit lungo un sentiero di declino di lungo termine e stimolare gli investimenti privati e la crescita economica. Va segnalato che, secondo i dati del Fondo Monetario Internazionale dell'anno 2007, la spesa del governo egiziano per la sanità è in linea con la spesa media registrata per i paesi con un PIL simile, suggerendo una allocazione adeguata delle risorse in tale settore, mentre la spesa pubblica per l'istruzione e la protezione sociale è maggiore di quanto prescritto dai relativi standard internazionali: la spesa per l'istruzione, pari nel 2006 al 4.8% del PIL, si avvicina più alla spesa media dei paesi OECD, pari al 5% del PIL, che a quella dei paesi con un reddito analogo, pari al 4% del PIL; anche per la protezione sociale, la differenza tra la spesa egiziana, pari al 12% del PIL, e la corrispondente spesa media di questi paesi, pari al 10.75% del PIL, è elevata (IMF; 2007, pag.27). Nella prospettiva di lungo periodo rivolta ad incrementare la sostenibilità del debito e a limitare la vulnerabilità agli shock, il Governo egiziano si propone di ridurre gradualmente il livello del deficit con l'obiettivo di arrivare al 3% del PIL nel 2011 (EC; 2008, pag.7).

Infine, l'espansione economica in corso sta contribuendo a ridurre l'incidenza del debito estero egiziano, il cui valore assoluto si mantiene ancora elevato, intorno ai \$30.4 miliardi (Moody's International Sovereign, 2007), mentre il valore percentuale in rapporto al PIL risulta in riduzione: dal 27.6% dell'anno 2005/2006, al 23.4% dell'anno 2006/2007, fino al 20.2% dell'anno 2007/2008 (IMF; 2007). In

flessione risulta altresì l'assorbimento di entrate dalle esportazioni per far fronte al servizio del debito: il relativo indicatore, pari al 7.3 nel 2005/2006, è sceso, infatti, a 5.1 nel 2007/2008 (Moody's International Sovereign; 2007). A tal proposito, vanno segnalate anche la distribuzione del debito tra pubblico e privato: il 95.5% grava sul settore pubblico ed il restante 4.5% sul settore privato; e la maturità del debito estero: il 95.1% ha scadenza di medio e lungo termine mentre solo il 4.9% presenta una scadenza a breve termine (CBE; 2007, pag.28). Dal lato dei debitori, la Banca Centrale d'Egitto, a fine Giugno 2007, indica un incremento della porzione di debito che grava sul governo egiziano e una flessione della porzione del debito gravante sulla stessa Banca Centrale e sulle altre banche; senza che ciò modifichi la distribuzione percentuale del debito estero: 65.1% del governo, 1.1% della BCE, 6.5% delle altre banche e 27.3% residuale. Dal lato dei principali creditori del debito egiziano vanno annoverati: UE (40.2%), soprattutto Francia(15.3%) e Germania(12.1%), USA (13.6%), Giappone (10.7%) e paesi Arabi (3.2%) (CBE; 2007, pag.30). Le principali agenzie internazionali (S&P, Moody's, Ficht) assegnano al debito sovrano egiziano un rating immediatamente inferiore alla categoria "investment grade"; in particolare, Fitch ha migliorato il suo giudizio prospettico sul debito egiziano, portandolo da "stabile" a "positivo".

Nell'esprimersi favorevolmente sulle prospettive congiunturali dell'economia egiziana, il Fondo Monetario Internazionale non manca di segnalare i rischi legati alle attuali incertezze del quadro economico e finanziario internazionale e di confermare l'importanza, per il consolidamento dell'attuale fase di sviluppo dell'economia egiziana, della prosecuzione delle politiche di riequilibrio dei conti pubblici e di miglioramento dell'ambiente imprenditoriale, al fine di favorire l'aumento del risparmio nazionale e l'attrattività del paese per gli investimenti (IMF; 2007, pag.63).

Sviluppo sociale

Si stima che il tasso di povertà totale sia pari al 19.6% della popolazione, con una notevole differenza tra il tasso di povertà urbana, pari al 10.1%, e il relativo tasso rurale, pari al 26.8% (EUROSTAT; 2007, pag.85). A confronto con altri paesi caratterizzati da un livello simile di reddito pro capite, l'Egitto presenta tassi di mortalità infantile e mortalità correlata al parto superiori alla media, rivelando un peggiore accesso alla sanità di base. Al contrario, i tassi di alfabetismo totale, maschile e femminile, pari nell'anno 2006 rispettivamente al 70.7%, 77.9% e al 61.5%, risultano inferiori alla media degli stessi paesi (EUROSTAT; 2007, pag.83). L'obiettivo principale del "piano egiziano quinquennale per lo sviluppo socio-economico 2007-2012" è assicurare che la crescita economica produca effetti positivi sulla qualità della vita dei cittadini, mediante il

potenziamento dei benefici sociali e della qualità e accessibilità dei servizi. Tra le priorità per lo sviluppo del capitale umano, va annoverata la garanzia dell'accesso all'istruzione di base, la cui attuale inefficienza è un fattore esplicativo dell'elevato livello di analfabetismo ed ai servizi di base: ad esempio, l'accesso ad una fonte di acqua potabile è ancora una questione critica per circa l'8% delle famiglie, concentrate soprattutto nelle aree povere dell'Egitto del Nord (EUROSTAT; 2007, pag.86).

Una analisi del trend di lungo periodo della forza lavoro egiziana, condotta recentemente nell'ambito dell'Economic Research Forum, rivela che dal 1998 al 2006 il mercato della forza lavoro (popolazione attiva di età compresa tra i 15 e i 64 anni) in Egitto è aumentato da 17.2 milioni a 22.3 milioni, ad un tasso annuo del 3.5% (Assaad R., 2007, pag.5). Nello stesso periodo, il tasso di disoccupazione ha subito una flessione dall'11.7% del 1998 all'8.3% del 2006; mentre è rimasto costante il rapporto tra i tassi di disoccupazione relativi ai due sessi. Infatti, la disoccupazione affligge la popolazione femminile in proporzione quattro volte maggiore rispetto a quanto coinvolga la popolazione maschile (Assaad R.; 2007, pag.9). Più in generale, la partecipazione delle donne alla vita politica, economica e sociale è molto limitata. Nonostante un emendamento costituzionale del 2007 abbia garantito l'effettiva rappresentanza politica delle donne nell'Assemblea del Popolo e nell'Assemblea Shura, le donne restano sotto rappresentate sia nel settore pubblico (32 donne sono state nominate giudici del tribunale di prima istanza nel 2007, per la prima volta) che nel privato.

Nella prospettiva di lungo periodo, va segnalato un aspetto positivo relativo all'economia egiziana: ovvero la riduzione dell'influenza del settore pubblico nella creazione di nuova occupazione ed il contemporaneo incremento dell'influenza del settore privato nella creazione di nuovi posti di lavoro, pari al 7% annuo (Assaad R., 2007, pag.14). Nello specifico, i settori più dinamici nella creazione di occupazione relativi all'anno 2006 sono quelli che si occupano di finanza, trasporti, comunicazioni, commercio, e servizi turistici, mentre la performance più negativa è stata registrata nell'industria manifatturiera, nella quale il tasso di crescita dell'occupazione raggiunge appena la metà del tasso di crescita totale dell'occupazione del paese. Inoltre, va segnato che l'occupazione del settore privato è dominata dalle imprese di piccole dimensioni: quasi i due terzi degli occupati nel settore privato lavora in imprese con meno di 10 lavoratori; il 5% degli occupati nel privato lavora in imprese con un numero di lavoratori compreso tra 30 e 49; e solo il 14% è occupato in imprese con 50 lavoratori o più (Assaad R., 2007, pag.15).

Attualmente, la lotta contro la disoccupazione è uno degli obiettivi prioritari del Governo, perseguito anche attraverso l'incremento dei progetti di micro-credito: a fronte dell'entrata annuale di 600.000 giovani lavoratori nel mercato

del lavoro e della carenza di nuove opportunità lavorative (EC; 2008, pag.7), la strategia elaborata dal Ministero del Lavoro e della Migrazione è incentrata su tre assi: diagnosi della situazione corrente, identificazione degli ostacoli e mobilitazione delle risorse finanziarie necessarie. Future riforme del mercato del lavoro saranno necessarie con il duplice obiettivo di creare opportunità lavorative stabili e durevoli, e di ridurre la povertà.

Tab.1 EGITTO: ECONOMIA REALE

	2004/2005	2007/2008
PIL nominale (<i>miliardi \$</i>) (a prezzi di mercato)	93	149.7
-contributo agricoltura		16%
-contributo industria		34%
-contributo terziario		50%
TASSO CRESCITA PIL (%)	4.5	7.3
POPOLAZIONE (<i>milioni</i>)	70	78.3
PIL reale pro capite (\$)	1.323	1.806

Fonti: IMF, Country Report, December 200; Moody's International Sovereign, December 2007; Ministry of Finance, Financial Monthly, December 2007; Central Bank of Egypt, Monthly Statistical Bulletin, January 2008

Tab.2 EGITTO: INTERSCAMBIO COMMERCIALE TOTALE

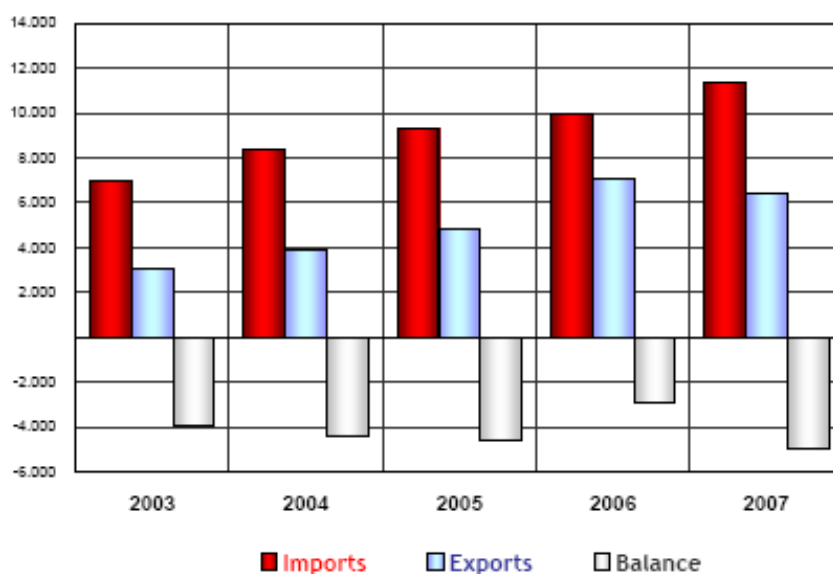
	2004/2005	2007/2008
RAPPORTO EXPORT/IMPORT (beni e servizi)		45%
ESPORTAZIONI (<i>miliardi di \$</i>)	13.8	21.6
-combustibili		-46.6%
-tessili		-0.5%
-beni non lavorati		-2.8%
-beni semi-lavorati		-9.0%
-beni finiti		-34.2%
-altri		-6.9%
IMPORTAZIONI (<i>miliardi di \$</i>)	24.2	39.9
-combustibili		-7.3%
-beni non lavorati		-14.9%
-beni intermedi		-27.8%
-beni di investimento		-26.0%
-beni di consumo		-14.0%
-altri		-9.9%
SALDO B.C. (<i>miliardi di \$</i>)	-10.4	-18.3

Fonti: Ministry of Finance, Financial Monthly, December 2007
Central Bank of Egypt, Monthly Statistical Bulletin, January 2008
Ministry of Economic Development, Sixth Five-year Plan (2007-2012)

Tab.3 EGITTO: INTERSCAMBIO COMMERCIALE CON L'UE (2003-2007)

	2003	2007	crescita annua (%)	media
IMPORTAZIONI (milioni di €)	6.999	11.386	12.9	
-prodotti primari		-16%		
-manufatti		-66%		
ESPORTAZIONI (milioni di €)	3.080	6.438	20.2	
-prodotti primari		-60%		
-manufatti		-35%		
BILANCIA COMMERCIALE (milioni di €)	-3.920	-4.948		

Fonte: EU; DG Trade Statistics; September 2008



Graf.1 EGITTO: INTERSCAMBIO COMMERCIALE CON L'UE (2003-2007)

Fonte: EU; DG Trade Statistics; September 2008

Tab.4 EGITTO: 10 PRINCIPALI PARTNERS COMMERCIALI (2006)

A)PRINCIPALI PAESI FORNITORI DEL MERCATO EGIZIANO	QUOTA DI MERCATO	B)PRINCIPALI PAESI DESTINATARI DELLE ESPORTAZIONI EGIZIANE	QUOTA DI MERCATO
Stati Uniti	11.4	Italia	12.2
Cina	8.2	Stati Uniti	11.4
Germania	6.4	Spagna	8.6
Italia	5.4	Regno Unito	5.6
Arabia Saudita	5.0	Francia	5.4
Francia	4.6	Rep. Araba della Siria	5.2
Russia	3.4	Arabia Saudita	4.4
Giappone	3.2	Germania	4.2
Regno Unito	3.0	Belgio	2.2
Brasile	3.0	Sudan	2.0

Fonte: Ice, Egitto 2007

Tab.5 EGITTO: PRINCIPALI ENTRATE VALUTARIE DELLA BILANCIA DEI PAGAMENTI (2007)

PARTITE CORRENTI	
EXPORT DI BENI E SERVIZI (<i>miliardi di \$</i>)	42
-manufatti ad alto contenuto energetico	12
-prodotti petroliferi	10
-comparto turistico	8
-attività del Canale di Suez	4
-altro	8
TRASFERIMENTI UNILATERALI	
RIMESSE DEGLI EMIGRATI (<i>miliardi di \$</i>)	6.3
MOVIMENTI DI CAPITALE	
IDE (<i>miliardi di \$</i>)	
-valore assoluto	11.5
-%PIL a cambi correnti	8
TASSO DI CAMBIO STERLINA EGIZIANA/DOLLARO	
-valore	5.71
-apprezzamento	+1.1%
RISERVE UFFICIALI DELLA B.C (<i>miliardi di \$</i>)	29.9

Fonti: ICE, Egitto 2007

Ministry of Economic Development, Sixth Five-year Plan (2007-2012)

Ministry of Finance, Financial Monthly, December 2007

Tab.6 EGITTO: DEBITO INTERNO ED ESTERO

	2005/06	2006/07	2007/08
DEFICIT DI BILANCIO (<i>% del PIL</i>)	8.2	7.5	
DEBITO ESTERO			
-valore assoluto (<i>miliardi di \$</i>)	27.6	23.4	30.4
-valore % rispetto al PIL	7.3		20.2
-assorbimento delle X da parte del servizio del debito			5.1
DISTRIBUZIONE DEL DEBITO FRA DEBITORI:			
Governo	65.1%		
BCE	1.1%		
Altre banche	6.5%		
Altri	27.3%		
DISTRIBUZIONE DEL DEBITO FRA CREDITORI:			
UE	40.2%		
USA	13.6%		
Giappone	10.7%		
Paesi Arabi	3.2%		

Fonti: Ministry of Finance, *Financial Monthly*, December 2007
 IMF, *Country Report*, December 2007
 Moody's *International Sovereign*, December 2007

2.1.7 Palestina

Il difficile contesto politico

Il quadro politico dell'area risulta essere estremamente critico a causa del persistente conflitto israelo-palestinese e della separazione tra la Striscia di Gaza⁴⁶ e la Cisgiordania⁴⁷. Le due componenti territoriali, divise tra loro dalla interposizione del territorio israeliano, secondo gli accordi del 1995 ("Oslo 2"), avrebbero dovuto costituire il primo nucleo dello Stato Palestinese. Contrariamente alle aspettative, gli accordi di Oslo ed anche quelli successivi non hanno condotto ad una soluzione del contrasto tra palestinesi e israeliani; anzi, il piano della Road Map (definito da ONU, UE, Stati Uniti, e Russia) ha incontrato numerosi ostacoli e ha contribuito ad irrigidire la posizione palestinese. A sua volta, la costruzione da parte di Israele, tra il 2002 e il 2006, di un "muro di sicurezza", lungo i 360 km del confine con la Cisgiordania, ha inciso sensibilmente sulle condizioni economiche dei Territori Palestinesi, che già risentono pesantemente della situazione di continua instabilità.

A questo quadro strutturale si aggiunge la crisi in corso, sviluppatasi dalle elezioni parlamentari del 2006, con la vittoria elettorale di Hamas, la sua ascesa al potere e la lotta contro i rivali di al-Fatah; dalla quale è scaturita una separazione de facto tra Gaza⁴⁸, controllata da Hamas, e la Cisgiordania, controllata da al-Fatah. La situazione si è progressivamente deteriorata con la decisione dei principali finanziatori occidentali dell'ANP di tagliare i finanziamenti previsti per i Territori. Recentemente, inoltre, due fatti hanno ulteriormente irrigidito la situazione. Dopo la presa del controllo di Gaza da parte di Hamas, l'esecutivo presieduto da Ismail Haniyeh, Primo Ministro dell'ANP, è stato dichiarato decaduto ed è stato sostituito da un governo guidato da Salam Fayyad. Inoltre, il 19 Settembre 2007, Israele ha deciso di limitare la fornitura di acqua, carburante ed energia elettrica⁴⁹ a Gaza (Picasso; 2007, pag.6).

⁴⁶ La Striscia di Gaza conta 1.4 milioni di abitanti, su una superficie di 360 kmq, ed una densità di oltre 4.000 persone per kmq).

⁴⁷ La Cisgiordania conta 2.5 milioni di abitanti, su quasi 6.000 kmq, ed una densità di 450 abitanti per kmq).

⁴⁸ La catena di violenze ha provocato, in particolare, l'isolamento di Gaza, con gravi ripercussioni sulle condizioni socio-economiche della popolazione locale. Nazioni Unite, Banca Mondiale e Fondo Monetario Internazionale paventano il concretizzarsi di una crisi umanitaria.

⁴⁹ A Dicembre 2008, risulta sospesa nella Striscia di Gaza più del 30 % della precedente fornitura di elettricità (tgcom.it).

Situazione economica

A causa dello specifico contesto geopolitico, il trend di crescita economica nell'area palestinese è strettamente correlato agli eventi politici della regione. Durante la fine degli anni Novanta, i Territori Palestinesi sono stati protagonisti di uno sviluppo virtuoso del PIL, culminato nel 1999 con una crescita dell'8.9% (Picasso; 2007, pag.7). A partire dal Settembre 2000, a causa dell'inizio della seconda "Intifada", il reddito nazionale ha registrato tre anni consecutivi di forte calo, con un vero crollo degli investimenti e delle esportazioni. Tra il 2002 e il 2004, il PIL è tornato a crescere, registrando il risultato soddisfacente del 6%, effetto della stabilizzazione dei rapporti con Israele. In seguito alle elezioni del 2006 e all'insediamento del governo Haniyeh, i Territori hanno conosciuto nuovamente un forte calo del PIL, con una riduzione dell'8% su base annua (Picasso; 2007, pag.8), connesso agli scontri militari e all'impossibilità del governo di far fronte alla richiesta di nuovi investimenti pubblici. Nello stesso anno, il PIL reale pro capite ha subito un calo del 10%. Questa riduzione si tramuta in un vero e proprio crollo del 40% se il confronto viene fatto con il periodo precedente alla seconda "Intifada". Una ulteriore contrazione del PIL pro capite è stata registrata nel 2007 a fronte di un rapido incremento della popolazione, pari al 3.3% annuo, una delle percentuali più elevate al mondo (EC; 2008, pag.6).

Oltre che dal difficile contesto politico, le attività produttive palestinesi risultano essere condizionate dalla gestione delle risorse energetiche ed idriche. Per quanto la Palestina disponga di un certo ammontare di risorse potenziali ⁵⁰, il settore energetico risulta essere totalmente dipendente dall'estero e vincolato dalle politiche imposte da Israele. A ciò di aggiunge la separazione geografica e politica tra Cisgiordania e Gaza, che non permette la definizione di una strategia energetica comune⁵¹, né in merito allo sfruttamento delle risorse a disposizione, né in merito alla loro importazione e distribuzione. A dispetto della crisi, gli ultimi anni sono stati testimoni di un incremento costante delle domanda interna, soprattutto di energia elettrica: tra il 1999 e il 2005, infatti, è

⁵⁰ E' improprio valutare i Territori come un'area assolutamente priva di risorse energetiche; infatti, il giacimento offshore di Gaza Marine, scoperto agli inizi del Novecento dalla British Gas Group, vanterebbe un potenziale di 300 miliardi di metri cubi di gas naturale (Picasso; 2007, pag.19).

⁵¹ Dal punto di vista delle gestione politica del comparto energetico, la Palestine Energy and Natural Resource Authority (PEA) rappresenta l'istituzione governativa di riferimento del comparto elettrico e degli idrocarburi. La Israel Electric Corporation si occupa della vendita della luce elettrica, mentre la Palestine Petroleum Commission è responsabile della erogazione e distribuzione di petrolio, gas naturale e derivati per tutti i Territori. Da questa si diramano le singole e distinte società distrettuali, vale a dire: Jerusalem District Electricity Company (JDECO), Hebron Power Company (HEPCO), Southern Electric Company (SELCO), e Northern Electric Company (NEDCO) per la Cisgiordania, e la Electricity Distribution Company Ltd (GEDCO) per Gaza. Il solo produttore energetico locale è la Gaza Power Plant (GPP), la quale si limita esclusivamente ad essere il soggetto referente dei fornitori israeliani in loco e a ricevere le risorse altrui, i cui quantitativi e relativi prezzi vengono stabiliti indipendentemente da soggetti stranieri (Picasso; 2007, pag.18).

stato registrato un aumento medio delle richieste del 6.4% nei Territori, e, nello specifico, del 10% nella Striscia di Gaza (Picasso; 2007, pag.18) ma tutte le politiche di approvvigionamento dell'elettricità e degli idrocarburi continuano ad essere definite da Israele, sia in termini tecnici, che negli aspetti più pratici. La questione relativa alle risorse idriche è uno dei punti nodali dell'intero conflitto mediorientale e la sperequazione nello sfruttamento di quest'ultime è uno dei motivi più remoti del conflitto: si calcola, infatti, che ogni palestinese disponga di 115 metri cubi d'acqua all'anno, contro i 250 per ciascun cittadino israeliano (Picasso, 2007, pag.20).

Nonostante non sia un membro del World Trade Organization, la Palestina ha beneficiato indirettamente della liberalizzazione degli scambi commerciali, conseguente all'applicazione degli accordi del WTO, ed il suo mercato interno risulta essere meno isolato rispetto al passato. Tra il 1999 ed il 2006 il valore delle importazioni è cresciuto progressivamente, eccetto una lieve flessione nel biennio 2002-2003, mentre le esportazioni hanno mantenuto sempre un trend di crescita (Picasso; 2007, pag.9). Nello specifico, tra il 1996 ed il 2003, le esportazioni di manufatti costituivano tra il 38% ed il 43% dell'export totale palestinese; tra i quali soprattutto prodotti ad alta intensità di lavoro e materiali non raffinati (come tessuti, legnami, marmi, e pietre). Di notevole importanza anche gli articoli di artigianato, che rappresentano tra il 15% e il 20% delle esportazioni totali e includono abbigliamento, strumenti, opere d'arte e stampe. Rimane costante, nel periodo considerato, la quota dei beni alimentari esportati, quali tabacco, bevande, olio animale e vegetale, e prodotti chimici. Dall'altro lato, le importazioni palestinesi di beni alimentari, combustibili, macchinari e attrezzature per il trasporto, tra il 1996 ed il 2003, hanno costituito circa l'80% delle importazioni totali. Relativamente al settore terziario, le esportazioni palestinesi sono limitate ad una gamma molto ristretta di servizi, ovvero trasporti, turismo e esportazione di forza lavoro, con un contributo al commercio totale circa del 10%, che aumenta al 30% se si includono le rimesse dei migranti. Al contrario, le importazioni nei Territori coprono un'ampia gamma di servizi: trasporti, educazione, comunicazione e telecomunicazione, assicurazione, servizi medici, tecnologia e diritti di proprietà.

L'analisi della distribuzione geografica degli scambi commerciali dei Territori rivela una totale dipendenza dell'economia palestinese dall'economia di Israele: infatti, nel 2003 la Palestina ha esportato nello Stato di Israele il 96% dell'export totale e ha importato dallo stesso l'80% delle sue importazioni totali (Femise; 2006, pag.55), e, nel 2006, circa il 90% dei beni e servizi importati ed esportati è passato attraverso Israele (Picasso; 2007, pag.17). Tale dipendenza è la diretta conseguenza delle severe misure economiche imposte nel 2000 dalle autorità di occupazione israeliane per sopprimere "l'Intifada". Il risultato è che le esportazioni di prodotti palestinesi sono state progressivamente sostituite

dall'esportazione di forza lavoro nello Stato di Israele e che molte industrie, soprattutto alimentari e calzaturifici, hanno cessato la loro produzione: si stima, a tal proposito, che il 50% delle importazioni da Israele sostituiscano la precedente produzione locale (Femise; 2006, pag.55).

Il commercio palestinese soffre soprattutto della regolamentazione restrittiva basata sul Palestinian-Israeli Economic Protocol (PIEP), stipulato nel 1995, il quale include limitazioni dirette e indirette degli scambi, restrizione all'importazione di input e all'utilizzo di terre e acqua. Tali costrizioni non coinvolgono solo gli scambi con Israele ma si ripercuotono negativamente sul commercio dei Territori col resto del mondo. In primo luogo, la limitazione delle importazioni di input dalla Giordania e dall'Egitto, attraverso l'imposizione delle quote⁵², ha aumentato la dipendenza dalle forniture israeliane, che sono molto più costose di quelle egiziane o giordane. Le limitate risorse palestinesi hanno favorito le esportazioni di Israele, contribuendo ad aumentare la competitività delle sue imprese. In secondo luogo, ancora più stringenti risultano essere le barriere commerciali non tariffarie (NTBs), che ostacolano il flusso commerciale tra la Palestina ed i suoi partner. In particolare, i prodotti agricoli palestinesi sono soggetti alle misure di sicurezza israeliane⁵³, ovvero controlli ed ispezioni che rallentano e, talvolta, impediscono la libera circolazione dei prodotti al di fuori della Palestina. La principale conseguenza di questa pratica è che le esportazioni palestinesi raggiungono i paesi di destinazione finale in ritardo o danneggiate, con conseguenze deleterie per la reputazione e credibilità dei produttori palestinesi nei mercati esteri. Infine, il pompaggio e l'utilizzazione dell'acqua risultano soggette alle restrizioni imposte da Israele, con conseguenze evidenti sulla produzione agricola ed industriale.

La bilancia commerciale dei Territori Palestinesi del 2006 appare molto squilibrata tra le esportazioni, pari a \$534 milioni, e le importazioni, pari a \$3.479 milioni, (Picasso; 2007, pag.9) ed il lieve incremento degli scambi commerciali palestinesi relativo all'anno 2007 è stato generato dall'aumento delle esportazioni dell'UE nei Territori. L'opinione della Commissione Europea è che un rilancio del commercio palestinese, attualmente al di sotto delle sue potenzialità, sia condizionato dalle relazioni con Israele e dalla creazione di un

⁵² Le quote sono suddivise per categorie di prodotti secondo gli elenchi A1 e A2 del PIEP (Femise; 2006, pag.69)

⁵³ Alcuni esempi di questi controlli sono i seguenti:

- nell'aeroporto internazionale Ben Gurion, i prodotti palestinesi vengono immagazzinati almeno per 24 ore, tra il primo ed il secondo controllo di sicurezza (eccetto fiori e fragole, per i quali non è richiesto il secondo controllo);
- i prodotti palestinesi devono essere imbarcati 48-72 ore prima della partenza, mentre quelli israeliani possono essere imbarcati anche 12 ore prima;
- i prodotti palestinesi non possono essere trasportati in voli-passeggeri;
- i controlli spesso vengono effettuati mediante strumenti inappropriati, che danneggiano i prodotti (Femise; 2006, pag.70).

gruppo di lavoro trilaterale tra Commissione, Israele e ANP (EC; 2008, pag.7). A ciò si aggiunge la necessità di garantire la mobilità delle merci e l'accesso delle persone nello Stato di Israele, che hanno subito serie restrizioni soprattutto nella Striscia di Gaza a partire dal 2006, nonostante la stipulazione dell'Agreement on Movement and Access⁵⁴ (AMA) del novembre 2005.

Non solo il flusso commerciale, ma anche il flusso di investimenti diretti esteri (IDE) ha risentito negativamente dell'instabilità politica ed economica dei Territori Palestinesi. Gli effetti della "Al-Aqsa Intifada" sugli IDE (i cui principali finanziatori erano Israele, Turchia ed Egitto) si sono rivelati imponenti: tra il 2000 ed il 2001 il flusso di investimenti ha subito un vero e proprio crollo del 68% (Femise; 2006, pag.63). Lo stesso trend negativo è stato registrato tra il 2005 ed il 2006, con un calo ulteriore degli investimenti del 15% (EC; 2008, pag.6).

Più in generale, il funzionamento dell'intero sistema finanziario palestinese soffre di alcune carenze strutturali, che determinano un impatto negativo sulla performance delle banche, con il conseguente aumento del livello di rischio per gli investitori. In primo luogo, l'assenza di una moneta nazionale: nei Territori Palestinesi, infatti, circolano principalmente tre valute: Il Dollaro USA (US\$), il Giordano Dinar (JD) ed il Nuovo Israeliano Shekel (NIS)⁵⁵. Da ciò derivano alcuni effetti negativi per l'economia palestinese: l'impossibilità di redigere il bilancio fiscale del governo nella moneta nazionale (il bilancio è espresso sia in Dollari, sia in Shekel, utilizzando la media del tasso di cambio delle due monete), l'impiego del sistema multi-valute per il calcolo ed il pagamento delle spese, l'insicurezza derivante dall'instabilità del tasso di cambio tra le tre diverse valute, l'inefficacia delle politiche monetarie adottate, la difficoltà delle banche commerciali di trasformare il debito maturato a causa della composizione multi-valute del portfolio. Le banche preferiscono investire all'estero, generando un surplus di valute estere circolanti nei Territori e, di conseguenza, il tasso di interesse e i livelli del tasso di cambio vengono determinati dalle forze economiche dei mercati vicini, principalmente di Israele e Giordania. La sfida maggiore per il prossimo futuro è creare un sistema finanziario, bancario ed assicurativo, competitivo che assicuri maggiore flessibilità alla concessione del credito di lungo termine.

⁵⁴ L'accordo sui movimenti e l'accesso stabilisce, ad esempio, che il numero di camion passanti per il valico di Qarni debba aumentare da circa 50 al giorno nel 2005, a 150 al giorno del 2006, per arrivare a 400 alla fine del 2006. Al contrario, a fine 2006, a causa delle condizioni politiche e di sicurezza, il numero di camion che è effettivamente passato per Qarni è crollato a 20 al giorno (*Picasso; 2007, pag.17*).

⁵⁵ La porzione di US\$ di deposito fluttua intorno al 65%, quella dei JD è intorno al 15%-20%, mentre quella dei NIS è circa il 13%-15%. Il valore del JD è fissato rispetto al \$ ed è pari a 0.71JD/\$, mentre Israele ha scelto di passare da un regime fisso del tasso di cambio ad un regime flessibile (*Femise, 2006, pag. 71*).

Il debito pubblico della Palestina è cresciuto da \$762 milioni del 2005 a \$957 milioni del 2006 e, pertanto, le donazioni da parte di altri paesi o di organizzazioni internazionali costituiscono, ad oggi, la sola voce attiva di bilancio. L'analisi dell'evoluzione del budget nazionale tra il 2004 ed il 2006 rivela una diminuzione complessiva delle entrate da \$2.2 miliardi del 2005 a \$1.4 miliardi del 2006. Sono venute a mancare soprattutto le entrate fiscali derivanti dalle esportazioni (clearance revenues), a causa della decisione adottata da parte del governo Olmert di congelare questi proventi, che spetterebbero di diritto all'ANP. Inoltre, con la chiusura quasi totale dei valichi tra Palestina ed Israele, l'ANP non dispone nemmeno delle entrate della tassazione derivante dalle rimesse dei connazionali all'estero. Il solo rimpiazzo di queste perdite è il forte aumento dell'aiuto estero, che nel 2006 è quasi raddoppiato rispetto al 2005, passando da circa \$300 milioni a oltre \$600 milioni (Picasso; 2007, pag.11).

Anche le donazioni straniere hanno risentito degli sconvolgimenti politici vissuti dai Territori dal 2006 ad oggi. Se in termini assoluti la voce ha presentato un sensibile incremento, va sottolineata la forte diminuzione degli aiuti da parte dei paesi occidentali con i sistemi economici più solidi, ovvero di coloro che potrebbero intervenire virtuosamente sul problema economico dei Territori. Nel 2005, l'aiuto previsto per l'ANP di \$155 milioni da parte dell'UE, degli Stati Uniti, della BM e del FMI a causa della vittoria elettorale di Hamas, è stato bloccato⁵⁶. Restano in vita, invece, le donazioni dirette pervenute dai paesi medio-orientali, in particolare da Egitto, Arabia Saudita ed Iran, i quali, però, tendono a non definire programmi di cooperazione di lungo periodo ed economicamente strutturati, che possano garantire un flusso di sussidi sistematico e continuativo.

L'economia palestinese attraversa un momento critico per il suo sviluppo e la sua crescita. Le condizioni politiche venutesi a creare in seguito alla vittoria elettorale di Hamas, nel marzo 2006, hanno portato il sistema economico ad una recessione di cui non si vede la fine. Inoltre, la chiusura dei valichi ha costretto il 75% delle industrie a chiudere ed il 25% a lavorare a regime minimo. Un caso emblematico è fornito dalla produzione di olio, sulla quale ha pesato sensibilmente il regime di limitazioni dei trasporti in entrata e uscita. Nel 2006, la BM aveva stimato la presenza nei Territori Palestinesi di 900.000 uliveti, con 10 milioni di alberi ed una produzione che oscillava dalle 33.000 alle 35.000 tonnellate di olio; ma le attuali restrizioni hanno provocato conseguenze negative sui costi di trasporto, che hanno raggiunto i \$200 a container, e sull'intera filiera produttiva. Nel prossimo futuro, si attende un ulteriore peggioramento e differenziazione della situazione economica dei due Territori.

⁵⁶ A partire dal secondo trimestre del 2006, sono stati istituiti dei particolari meccanismi che hanno permesso di trasmettere, tramite l'ufficio del Presidente Abu Mazen, l'erogazione di fondi all'ANP, escludendo Hamas.

Infine, se si aggiunge la costante tendenza di Israele a limitare e, nel caso della Striscia di Gaza, a bloccare la circolazione di merci, capitali e forza lavoro, gli scenari di recessione rischiano di tradursi, soprattutto per quest'ultima, in una crisi umanitaria.

Sviluppo sociale

Secondo i dati del Palestinian National Information Centre, il numero complessivo di palestinesi si aggira intorno agli 11 milioni, distribuiti nell'intero Medio Oriente e con alcune comunità consistenti in Occidente. Questa sorta di diaspora palestinese presenta una forte concentrazione di abitanti nella Striscia di Gaza (1.4 milioni), che, essendo quasi totalmente circondata da Israele, è isolata dal mondo esterno, se si fa eccezione del confine con l'Egitto, ed in Cisgiordania (2.5 milioni), che trova nel confine orientale con la Giordania la sola via di comunicazione con la comunità internazionale. Tra le comunità all'estero, va annoverata quella residente in Giordania (2.5 milioni di membri su una popolazione totale di oltre 5 milioni), che costituisce un'élite influente nel paese; alla quale si aggiungono la comunità palestinese in Israele (1.2 milioni), che risulta essere una realtà sfaccettata, e quella in Libano (400.000 membri), la quale, ospite dei campi profughi, è vittima di una profonda indigenza (Picasso; 2007, pag.5).

Il mercato del lavoro palestinese non ha fatto eccezione nel seguire trend altalenanti di crescita. Dal 1999 al 2006, i lavoratori sono aumentati, passando da 625.000 unità a 666.000 (in un solo anno, dal 2005 al 2006 sono aumentati di 33.000 unità), circa il 75% dei quali risiede in Cisgiordania ed il restante 25% a Gaza. Le restrizioni israeliane alla mobilità di individui, beni e servizi hanno prodotto un drastico declino della performance del mercato del lavoro in termini di occupazione. Si stima che 145.000 palestinesi abbiano perso il loro lavoro nei soli sei mesi successivi all'Intifada (Femise; 2006, pag.118) e che il tasso di disoccupazione medio sia salito, dal 1999 al 2006, dal 12% al 23.6%⁵⁷. Analizzando separatamente i due Territori, va sottolineata una notevole differenza tra il tasso di disoccupazione registrato nel 2006 in Cisgiordania (34.8%) e quello di Gaza (18.6%). Tale differenza è giustificata, dal lato di Gaza, dall'aumento dei checkpoint israeliani e delle altre restrizioni, che impediscono agli abitanti della Striscia di lavorare in Israele, e dalla perdita di 70.000 posti di lavoro nel settore privato; mentre, dal lato della Cisgiordania, dall'incremento

⁵⁷ Le interviste ai lavoratori palestinesi che hanno perso il proprio posto di lavoro a causa delle misure restrittive imposte da Israele rivelano che le principali motivazioni della perdita del lavoro sono le seguenti: l'incapacità di attraversare strade pericolose per raggiungere il luogo di lavoro, l'utilizzo di strade alternative che rendono troppo lungo il tragitto, e la presenza di un livello elevato di rischio nel luogo di occupazione (Femise, 2006, pag.118).

dell'impiego nel settore privato. Le stime per il prossimo futuro parlano di un aumento della forbice tra i Territori; ovvero un sensibile aumento della disoccupazione a Gaza e una lenta ma progressiva normalizzazione della situazione in Cisgiordania. (Picasso; 2007, pag.15)

Una parte consistente dei lavoratori è attualmente impiegata nel settore dell'amministrazione pubblica, costituita sia da civili che da appartenenti alle forze di sicurezza: infatti, nel 2005, in Cisgiordania il 55% dei lavoratori era impiegato nel settore dei servizi, il 29% nell'industria ed il 16% nell'agricoltura, mentre le rispettive percentuali per Gaza sono il 70%, il 18% ed il 12% (Picasso; 2007, pag.15). Va sottolineato che, in tutto l'arco del 2006, il personale civile è aumentato di 1.300 unità, mentre quello militare di 6.800 unità; con un conseguente peggioramento della spesa pubblica, che già versava in condizioni critiche, al punto che, a inizio 2007, l'ANP ha dovuto bloccare il pagamento degli stipendi degli impiegati.

La BM ed il FMI hanno sottolineato, in più occasioni, la necessità di una revisione delle capacità di movimento e di accesso alle proprie terre dei palestinesi, senza i quali l'economia non avrà basi solide per la sua crescita. Sulla base di tale indirizzo, nel 2005, il Palestine Economic Policy Research Institute-MAS, l'UNCTAD e l'ILO hanno elaborato congiuntamente un modello di sviluppo dell'economia palestinese, che include una strategia specifica per il mercato del lavoro, rivolta a valutare l'impatto delle politiche economiche proposte sul livello di occupazione dei Territori. Nello specifico, un accordo sulla mobilità degli individui tra Israele e l'ANP, un livello elevato di aiuto finanziario internazionale, una più flessibile mobilità dei beni, accordi fiscali e commerciali tra Israele, l'ANP ed il resto del mondo, dovrebbero condurre ad una riduzione della disoccupazione del 28%, per arrivare ad un tasso di disoccupazione del 15.4% nel 2010, attraverso un incremento di circa 800.000 opportunità lavorative, e del 10.7% nel 2015 (Femise; 2006, pag.119).

Tab.1 PALESTINA: VARIAZIONE NEGATIVA DEL PIL E DEGLI IDE

	2005/2006
PIL (riduzione % annua)	-8%
IDE (riduzione % annua) Principali finanziatori: Israele Turchia Egitto	-15%
POPOLAZIONE (milioni)	1.4
-Striscia di Gaza	2.5
-Cisgiordania	
PIL reale pro capite (riduzione % annua)	-10%

Fonti: EC; "Implementation of the European Neighbourhood Policy in 2007", 2008
Femise; Palestine Country Profile: the Road Ahead for Palestine, 2006
Picasso; La situazione economica dei Territori Palestinesi, 2007

Tab.2 PALESTINA: INTERSCAMBIO COMMERCIALE TOTALE

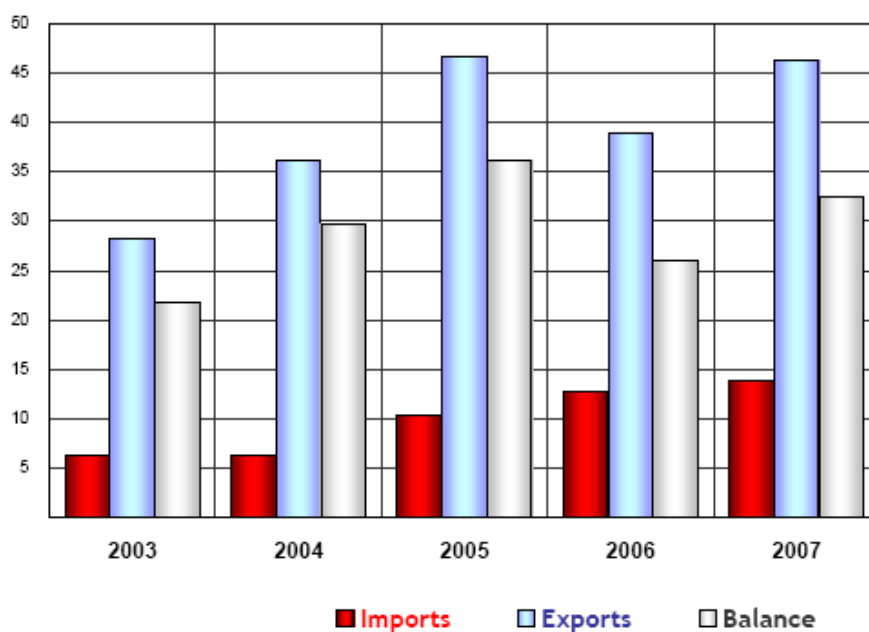
	Composizione sul totale 1996-2003	2006
ESPORTAZIONI (milioni di €)		534
-manufatti (prodotti ad alta intensità di lavoro e materiali non raffinati)	38%-43%	
-artigianato (abbigliamento, strumenti, opere d'arte, stampe)	15%-20%	
-beni alimentari (tabacco, bevande, olio animale e vegetale, prodotti chimici)	10%	
-servizi (trasporti, turismo, esportazione di forza lavoro)		
IMPORTAZIONI (milioni di €)		3.479
-prodotti alimentari, combustibili, attrezzature per il trasporto	80%	
-servizi (trasporti, educazione, comunicazione, telecomunicazione, servizi medici, tecnologia e diritti di proprietà)		

Fonte: Picasso; La situazione economica dei Territori Palestinesi, 2007

Tab.3 UE: INTERSCAMBIO COMMERCIALE CON LA PALESTINA (2003-2007)

	2003	2007	crescita media annua %
IMPORTAZIONI (<i>milioni di €</i>)	6	14	21.4
-prodotti primari		-34.5%	
-manufatti		-31%	
ESPORTAZIONI (<i>milioni di €</i>)	28	46	13.2
-prodotti primari		-11.8%	
-manufatti		-74%	
BILANCIA COMMERCIALE (<i>milioni di €</i>)	22	32	

Fonte: EU; DG Trade Statistics; September 2008



Graf.1 UE: INTERSCAMBIO COMMERCIALE CON LA PALESTINA (2003-2007)

Fonte: EU; DG Trade Statistics, September 2008

Tab. 4 PALESTINA: PRINCIPALI PARTNERS COMMERCIALI 2002/2003

A) PRINCIPALI PAESI DESTINATARI DELLE ESPORTAZIONI PALESTINESI	QUOTA DI MERCATO	B) PRINCIPALI PAESI FORNITORI DEL MERCATO PALESTINESE	QUOTA DI MERCATO
Israele	90	Israele	75.9
Giordania	6.2	UE + EFTA	4.83
EU	3.7	Turchia	3.79
USA e Canada	0.08	Cina	2.72
Paesi Arabi in Africa	0.05	USA e Canada	2.06
		Est Europa	1.44
		Giappone	1.4
		Giordania	1.36
		Egitto	0.55

Fonte: Picasso; *La situazione economica dei Territori Palestinesi, 2007*

Tab.5 PALESTINA: DEBITO PUBBLICO E AIUTO ESTERO

	2005	2006
ENTRATE DEL BUDGET NAZIONALE <i>(miliardi di \$)</i>	2.2	1.4
DEBITO PUBBLICO <i>(milioni di \$)</i>	762	957
AIUTO ESTERO <i>(milioni di \$)</i>	300	600
	Principali donatori: -UE -USA -BM -FMI	Principali donatori: -Egitto -Arabia Saudita -Iran

Fonte: Picasso; *La situazione economica dei Territori Palestinesi, 2007*

2.1.8 Giordania

Aspetti politici interni ed internazionali

Il Regno Hashemita di Giordania è considerato uno dei paesi più avanzati del Medio Oriente in termini di riforme politiche. Negli ultimi anni, infatti, è stata notevolmente potenziata l'efficienza del settore pubblico, mediante l'implementazione della Public Sector Reform Strategy, lanciata nel Novembre 2004. Attraverso l'adozione di una legge anti-corruzione nell'Ottobre 2006 e l'istituzione di una relativa commissione, il governo giordano ha notevolmente incrementato la trasparenza dell'amministrazione pubblica, registrando la migliore performance della regione del 2007 (ENPI; 2007, pag.5). Sul piano di politica interna, l'attuale priorità risulta essere la decentralizzazione. A tal fine è stato istituito un comitato reale per la definizione dell'assetto regionale e della nuova divisione amministrativa ed è stata preparata una nuova legge per le elezioni municipali (ENPI; 2007, pag.6).

Sul piano internazionale, l'obiettivo del Regno Hashemita di Giordania è quello di diventare un moderno stato arabo islamico, che riesca a conciliare l'Islam e le riforme strutturali. A livello regionale, la Giordania gode di un'influenza stabilizzante e modernizzante. Il suo ruolo attivo nella promozione delle riforme politiche e la sua attitudine costruttiva ed equilibrata nel conflitto israelo-palestinese rendono la Giordania un partner molto affidabile nel processo di pace del Medio Oriente.

La Giordania è l'unico stato arabo ad aver garantito a tutti i palestinesi il diritto di cittadinanza. Alcuni di essi continuano a vivere nei 10 campi profughi situati tra la Cisgiordania e la parte settentrionale della Giordania, sotto la responsabilità dell'United Nations Relief Works Agency (UNRWA), che si occupa della loro assistenza, comprese le cure sanitarie e la loro istruzione (ENPI; 2007, pag.9). Inoltre, si stima che siano presenti in Giordania circa 700.000 rifugiati provenienti dall'Iraq (Henry P., Abdelkrim S., Saint-Laurent B.; 2008, pag.84).

Situazione economica

In un contesto di instabilità regionale, l'economia giordana ha, recentemente, intrapreso un sentiero di crescita robusta e costante, sintomatica della capacità di sfruttare alcune circostanze favorevoli, come le condizioni di stabilità interna, politica ed economica, uniche nell'area. Dal 2001 al 2006, infatti, è stata registrata una crescita del PIL medio del 6% (ICE; 2007, pag.2). L'andamento economico positivo è continuato anche nel 2007: si registra un

PIL di €12 miliardi che, con una popolazione di circa 6 milioni di abitanti, si ripartisce in un PIL pro capite di €2.027 milioni, e un tasso di crescita dello stesso del 6%, imputabile al minimo contributo dell'agricoltura (3.1%), ed ai più significativi contributi dell'industria (31.8%) e, soprattutto, del terziario (65.1%) (EU; 2008).

Il trend positivo del ciclo congiunturale è imputabile anche ai risultati dei programmi strutturali di stabilizzazione economica, concordati con il Fondo Monetario Internazionale alla fine degli anni Ottanta e riprogrammati nel 2002, finalizzati ad accelerare la liberalizzazione dell'economia, l'integrazione economica internazionale, il processo di privatizzazione e gli investimenti produttivi. Tra le riforme più significative, la Giordania ha intrapreso una decisa politica di privatizzazione dei principali enti pubblici economici. Solo nel 2007 ha completato la privatizzazione del 71% delle quote della Royal Jordanian Airline e delle tre principali compagnie di gestione dell'elettricità nazionale (IMF; 2008, pag.8).

Il paese è privo di risorse naturali, in primis combustibili, e soffre per la scarsità d'acqua. Il tessuto industriale risulta essere ancora poco sviluppato (ICE; 2007, pag.2). Al contrario, si ritiene che possieda un potenziale considerevole per lo sviluppo di una moderna industria ad alta tecnologia; del settore farmaceutico, il quale si è sviluppato in un periodo relativamente breve con buoni risultati, oltre alle potenzialità del settore turistico, data la forte posizione regionale della Giordania, e dell'industria della lavorazione del nichel, nello specifico cosmetici Dead Sea e lavorazione dell'alluminio (ENPI; 2007, pag.8).

Il settore trainante lo sviluppo economico risulta essere quello privato, fortemente supportato dal flusso di IDE, che dal 2003 al 2007 hanno registrato un significativo incremento del 458% (Henry P., Abdelkrim S., Saint-Laurent B.; 2008, pag.84). Nonostante la situazione di incertezza regionale, gli investitori del Golfo rinnovano costantemente la loro fiducia nel sistema economico giordano, che, dal canto suo, incrementa la capacità di attrarre investimenti esteri mediante una legislazione ad essi favorevole⁵⁸. Dal 2001 al 2006, infatti, gli investimenti di Stati Uniti e Canada sono ammontati a \$202.4 milioni, quelli

⁵⁸ Nel 1995, seguendo le indicazioni dell'IMF, la Giordania ha promulgato la *Investment Promotion Law* (emendata nel 2003), che rende determinati settori produttivi (manifatturiero, agricolo, alberghiero, trasporti, ospedaliero) più attraenti per gli investimenti stranieri, attraverso un pacchetto di incentivi fiscali e doganali e l'adozione di un regime valutario che consente la libera circolazione dei capitali. A livello fiscale, merita particolare attenzione la *Income Tax Law*, emendata nel 2006, che prevede l'esenzione del pagamento dei contributi e delle tasse sul reddito prodotto, secondo percentuali diverse ed inversamente proporzionali al grado di sviluppo dell'area in cui è effettuato il progetto, per un periodo di 10 anni, prolungabile per altri 4 nel caso di nuovi investimenti. L'applicazione della legge è affidata al Jordan Investment Board, che assicura parità di trattamento sia agli investitori giordani che a quelli stranieri. Infine, ulteriori agevolazioni in materia di investimenti sono attualmente in fase di studio (ICE; 2007, pag.3).

europei (in particolare di Regno Unito e Francia) a \$268.5 milioni, mentre quelli provenienti dai Paesi Arabi hanno raggiunto un valore di \$644.3 milioni (ICE; 2007, pag.4). Nel 2007, su un ammontare totale di €2.7 miliardi di IDE, i paesi del Golfo, in particolare Kuwait, Qatar, Arabia Saudita ed Emirati Arabi Uniti, si sono confermati i maggiori investitori della Giordania. Il settore della proprietà⁵⁹ è il più attrattivo per gli investitori stranieri, con 17 nuovi progetti d'investimento solo nel 2007, per un valore di €800 milioni. Inoltre, vanno annoverati gli investimenti del settore dei trasporti, del turismo⁶⁰, metallurgico⁶¹, energetico⁶² e delle telecomunicazioni⁶³. Infine, la New Development Areas Law del 2008 ed il successo della Special Economic Zones di Aqaba⁶⁴ potenzieranno la capacità della Giordania di attrarre nuovi progetti d'investimento da parte di investitori, soprattutto, arabi ed asiatici.

⁵⁹ I tre progetti d'investimento in proprietà più importanti del 2007 sono:

- Dubai Construction Company
- Vertex Tower
- Residence Project in Amman for JOD

⁶⁰ Nel settore turistico, Emaar ha investito nel 2007 nella realizzazione di un complesso turistico a Dead Sea.

⁶¹ Nel 2007, il settore metallurgico ha attratto gli investimenti di Emaar, che ha investito \$20 milioni nella lavorazione dell'alluminio, e la giapponese Fujikura, che, congiuntamente alla Jordan New Cable Company e alla Saudi MESC Specilized Cables, ha investito in un progetto di collegamenti del valore di \$50 milioni (*Henry P., Abdelkrim S., Saint-Laurent B.; 2008, pag.85*).

⁶² Nel settore energetico, una joint venture tra US-based AES e Japan-based Mitsui ha sviluppato un nuovo piano energetico del valore di \$300 milioni (*Henry P., Abdelkrim S., Saint-Laurent B.; 2008, pag.85*).

⁶³ Nel settore delle telecomunicazioni, Kuwait-based Noor Telecom ha acquistato 11.6% delle quote del capitale della Jordan Telecom (*Henry P., Abdelkrim S., Saint-Laurent B.; 2008, pag.85*).

⁶⁴ In Giordania esistono 5 zone franche pubbliche (Zarqa, Sahab, Queen Alia Airport, Karak e Al Karama) gestite dalla Jordan Free Zones Corporation, in cui i beni importati sono esenti da dazi doganali. Tra queste, la Aqaba Special Economic Zone (ASEZ) è una zona franca di particolare estensione (357 km), istituita con legge n.32 del 2000, nella regione di Aqaba, con lo scopo di attrarre ingenti investimenti sia locali che esteri. Esistono altre 43 zone franche private, di cui 30 operative e 13 in fase di realizzazione. La legislazione locale sulle zone franche prevede una serie di agevolazioni ed esenzioni fiscali (*ICE; 2007, pag.10*).

Nonostante i numerosi accordi di libero scambio⁶⁵ di cui la Giordania è firmataria le assicurino un relativa⁶⁶ apertura al commercio internazionale, la sua bilancia commerciale risulta essere tradizionalmente passiva. Dal 2003 al 2007, l'interscambio commerciale totale della Giordania ha fatto registrare un aumento medio annuo del 15.8%. Nello specifico, le importazioni sono aumentate da €4.955 milioni a €9.748 milioni, ad un tasso annuo del 18.4%; mentre le esportazioni sono aumentate da €2.716 milioni a €4.030 milioni, ad un tasso annuo del 10.4%, peggiorando nettamente il saldo della bilancia commerciale, da € 2.240 milioni a € 5.718 milioni (EU; 2008). Da un'analisi geografica dei dati del 2007, emerge che le importazioni dai paesi arabi, in particolare Arabia Saudita, rappresentano circa il 33% del totale, a conferma del peso degli prodotti energetici sull'economia del paese; mentre circa il 25% delle importazioni giordane provengono dai paesi dell'UE, e circa il 5% dall'area NAFTA. Dal lato delle esportazioni, i paesi arabi sono destinatari del 44% del totale, mentre i paesi NAFTA (gli Stati Uniti sono il principale mercato di sbocco del Regno Hashemita) del 28% e l'UE del 3.4% (ICE; 200, pag.5).

Restrignendo l'analisi all'interscambio commerciale esistente tra la Giordania e l'UE, emerge che, dal 2003, l'anno successivo all'entrata in vigore dell'EU-Jordan Association Agreement⁶⁷, al 2007, l'interscambio giordano con l'UE è aumentato ad un tasso annuo medio del 14.7%, imputabile, in massima parte, all'aumento delle esportazioni europee in Giordania. In dettaglio, a fronte di un incremento delle importazioni dai paesi dell'UE dal valore di €1.383 a €2.435 milioni, al tasso annuo del 15.2%, le esportazioni giordane nell'UE sono aumentate al tasso medio del 6.7%, passando dal valore di €102 milioni a €132 milioni. Tale andamento dell'interscambio ha portato ad un deterioramento del saldo di bilancia commerciale della Giordania con l'UE, da €-1.282 milioni a € 2.303 milioni (EU; 2008). L'analisi disaggregata del commercio tra la Giordania

⁶⁵ La Giordania, oltre ad aver aderito al WTO, ha sottoscritto, nell'Aprile 2000, un accordo di libero scambio con gli Stati Uniti (secondo paese al mondo dopo Israele al di fuori dell'area NAFTA), in vigore dal 17 Dicembre 2001. Questo accordo integra l'esperienza delle Qualifying Industrial Zones (QIZ), istituite nel 1998 in base ad un accordo con Israele e Stati Uniti, che riconosce ai beni prodotti congiuntamente da imprese giordane ed israeliane nelle QIZ libero accesso al mercato statunitense. Con i paesi limitrofi, la Giordania ha firmato una serie di accordi volti a creare aree di libero scambio e facilitare gli investimenti e la cooperazione in campo industriale. Nel 1997 ha concluso un accordo bilaterale di libero scambio con l'Algeria; nel 2001 ha firmato un accordo con la Siria che prevede l'eliminazione delle barriere tariffarie su tutti i beni commerciali tra i due paesi; nel 2002 ha concluso un accordo simile con il Libano; nel 2004 ha firmato con Israele un nuovo accordo che estende il novero dei prodotti coperti dall'Accordo bilaterale di Cooperazione Economica del 1995. Inoltre, è parte, insieme ad Egitto, Tunisia e Marocco, del Protocollo di Agadir (2003), per la creazione di una zona di libero scambio tra i quattro paesi entro il 2010 (ICE; 2007, pag.5). Infine, nel Giugno 2001, la Giordania ha firmato un accordo di libero scambio con gli stati EFTA (Iceland, Liechtestein, Norway, Switzerland), in vigore da Gennaio 2002 e nel 2004 ha concluso un accordo bilaterale con Singapore. Ha recentemente iniziato le negoziazioni con Croazia e Turchia. (ENPI; 2007, pag.51).

⁶⁶ Sono in vigore numerose barriere non tariffarie che gravano sulle merci importate in Giordania (ICE; 2007, pag.11).

⁶⁷ L'EU-Jordan Association Agreement (AA) viene analizzato in dettaglio nel paragrafo 3.1

ed i paesi dell'UE, relativa all'anno 2007, rivela che l'UE ha importato prodotti primari per il 32.2% delle importazioni complessive dalla Giordania (che rappresentano solo lo 0.01% dell'import europeo totale), tra i quali soprattutto prodotti agricoli (8.9%), e prodotti manifatturieri per il 60.1% (che occupano solo lo 0.02% dell'import europeo totale), tra i quali macchinari (9.8%), attrezzature per il trasporto (3.1%), prodotti chimici (26.3%), e tessili (4.6%). Dall'altro lato, l'UE ha esportato in Giordania prodotti primari per il 13.0%, tra i quali prodotti agricoli (10.8%) ed approvvigionamenti energetici (0.3%), e prodotti manifatturieri per il 61.8%, tra i quali macchinari (19.1%), attrezzature per il trasporto (9.9%), prodotti chimici (13.5%) e tessili (2.0%) (EU; 2008).

La presenza economica italiana in Giordania si caratterizza più sotto il profilo commerciale che sotto quello degli investimenti produttivi. La presenza delle imprese italiane⁶⁸ in questo paese risulta essere modesta, nonostante un accordo bilaterale per la promozione e la protezione degli investimenti, in vigore dal 2000, offra varie garanzie agli investitori italiani. Dall'altro lato, l'Italia è il sesto paese esportatore verso il Regno Hashemita ed il secondo (dopo la Germania) tra i paesi dell'UE del 2007. Il trend delle esportazioni italiane è positivo, con una bilancia costantemente in attivo ed un incremento dal 2006 al 2007 del 7.5%. Le voci principali delle esportazioni italiane sono rappresentate da macchine ed apparecchi meccanici, macchine ed apparecchi elettrici, prodotti chimici, metalli e prodotti tessili (ICE; 2007, pag.6).

Tra gli aspetti negativi dell'andamento economico del 2007, va annoverato il mancato avvio del processo di riequilibrio del bilancio pubblico. Il deficit statale ha raggiunto l'ammontare di 962 milioni di Jordan Dinar (c.ca 904 milioni E.), pari all'8.5% del PIL (ICE; 2007, pag.2). A tal proposito, l'invito dell'IMF di ridurre la spesa pubblica con l'obiettivo di raggiungere il rapporto debito pubblico/PIL al 60% entro il 2011, reiterato in occasione della missione dell'Aprile 2007 del Fifth Post Program Monitoring Discussion, è stato accolto con coraggio dal nuovo governo del Primo Ministro Dahabi che, nelle legge di bilancio 2008 ha tagliato i sussidi pubblici ai combustibili e ai cereali, per \$700 milioni (ICE; 2007, pag.3).

⁶⁸ Si segnalano le seguenti aziende italiane e società miste attive in Giordania nel 2007:

- GZM OPERA, una società a capitale interamente italiano attiva nel campo della produzione orafa;
- JORDAN CONSERVATION TRASFORMATION FOOD, una società mista costituita dall'italiana Eurofoods di Orta Nova, attiva nella trasformazione di prodotti ortofrutticoli;
- JORDAN ITALIAN DRUMS MANUFACTURING CO., una società mista costituita dall'italiana OMCE Spa, attiva nella produzione di fusti metallici per uso alimentare.

Esistono anche alcune imprese italiane di costruzione e consulenza, impegnate nell'implementazione di progetti finanziati dalla Cooperazione italiana, tra le quali: Condotte Spa, Ercole Marcello Impianti Tecnologici-EMIT Spa, Ansaldo Energia Spa e Lotti & Associati Spa (ICE; 2007, pag.6).

Dal 2003 al 2007, si registra un incremento delle riserve internazionali, dal valore di \$4.4 miliardi a \$6.9 miliardi ed una riduzione del debito estero, dal 74.5% del PIL al 45.1% del PIL (ICE; 2007, pag.1). A tal proposito, nel Marzo 2008, la Giordania ha completato l'operazione di riacquisto del debito, del valore di \$2.4 miliardi, con i suoi creditori del Club di Parigi, finanziandola attraverso gli introiti della privatizzazione e trasferimenti esteri. Tale operazione che ridurrà il debito estero al 28% del PIL, invierà un segnale positivo agli investitori ed alle agenzie di rating, garantirà una riduzione annua del servizio del debito del 1.25% del PIL, e ridurrà la porzione di debito esterno non espressa in dollari (IMF; 2008, pag.6).

A fronte dell'incremento dell'inflazione, dal 3.5% del 2005 al 5.7% del 2007 (EU; 2008), e del deficit fiscale, provocato dall'aumento dei prezzi internazionali di materie prime alimentari e petrolio, il FMI propone una strategia per la Giordania su tre piani: aggiustamenti di politica fiscale per contenere le pressioni inflazionistiche e ridurre il debito pubblico; una politica monetaria restrittiva per ridurre le aspettative di inflazione; e riforme strutturali per supportare gli aggiustamenti fiscali e facilitare la crescita economica (IMF; 2008, pag.4).

Sviluppo sociale

La Giordania è il paese dell'area MEDA che presenta la migliore performance di sviluppo sociale del 2006: l'aspettativa di vita alla nascita è di 72 anni, il tasso di alfabetizzazione degli adulti è pari al 91% della popolazione, e l'accesso all'istruzione al primo, secondo e terzo livello sono uguali, rispettivamente, al 91%, all'80% e al 31% della popolazione (ENPI; 2007, pag.9). Con un elevato tasso di fertilità (3.5 figli per donna) ed una forte immigrazione, il tasso di crescita annuale della popolazione della Giordania è del 2.6%. Nonostante la performance economica positiva, il 14.2% della popolazione vive ancora al di sotto della linea di povertà (ENPI; 2007, pag.9). Recentemente, il governo giordano ha deciso di decentralizzare la responsabilità della gestione dei servizi sociali, con l'intento che le regioni ed i municipi assicurino una migliore copertura sociale alle aree rurali.

La creazione di occupazione è una delle sfide prioritarie che le autorità della Giordania devono affrontare. Il tasso di disoccupazione è aumentato dal 12.5% del 2004 (ENPI; 2007, pag.9) al 13.9% del 2007 (ICE; 2007, pag.2). Inoltre, la disoccupazione giovanile, il cui tasso è pari al 30% della popolazione, è uno dei problemi sociali più acuti, se si considera che quasi il 70% della popolazione del paese ha meno di 29 anni (ENPI; 2007, pag.9). Con un tasso di crescita della forza lavoro del 4% annuo, si stima che le autorità giordane debbano creare

50.000 nuovi posti di lavoro annualmente per non incrementare il tasso di disoccupazione attuale (ENPI; 2007, pag.9).

Il governo giordano ha deciso di sviluppare congiuntamente la politica dell'occupazione e del sistema dell'istruzione, attraverso il Social and Economic Transformation Plan (SETP), lanciato alla fine del 2006. L'obiettivo giordano di medio-termine è creare una società basata sulla conoscenza, migliorando la qualità del sistema di istruzione pubblica, riprogrammando politica, obiettivi e strategia dell'istruzione, trasformando i programmi e l'organizzazione dell'istruzione. Concluso l'Education Reform for a Knowledge Economy relativo al periodo 2003-2008 (ERfKE I), è attualmente in fase di realizzazione il ERfKE II per il 2008-2013 (ENPI; 2007, pag.10).

Tab.1 GIORDANIA: ECONOMIA REALE (2007)

	2007
PIL nominale (<i>miliardi €</i>) (a prezzi di mercato)	12
-contributo agricoltura	-3.1%
-contributo industria	-31.8%
-contributo terziario	-65.1%
TASSO CRESCITA DEL PIL (%)	6
POPOLAZIONE (<i>milioni</i>)	6
PIL reale pro capite (€)	2.027
TASSO DI INFLAZIONE (%)	5.7

Fonte: EU; DG Trade Statistics: Jordan, 10 September 2008

Tab.2 GIORDANIA: INTERSCAMBIO COMMERCIALE TOTALE

	2003	2007
ESPORTAZIONI (<i>milioni di €</i>)	2.716	4.030
-Paesi Arabi		-44%
-UE		-3.4%
-NAFTA		-28%
IMPORTAZIONI (<i>milioni di €</i>)	4.955	9.748
-Paesi Arabi		-33%
-UE		-25%
-NAFTA		-5%
SALDO B.C. (<i>milioni di €</i>)	-2.240	-5.718

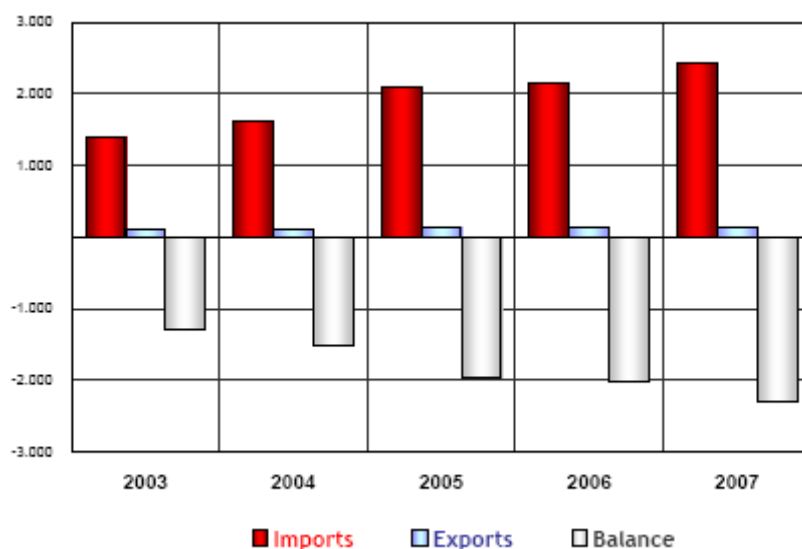
Fonte: EU; DG Trade Statistics: Jordan, 10 September 2008

Istituto Nazionale per il Commercio Estero (ICE); Giordania, 2° semestre 2007

Tab.3 GIORDANIA: INTERSCAMBIO COMMERCIALE CON L'UE (2003-2007)

	2003	2007	variazione media annua (%)
IMPORTAZIONI (<i>milioni di €</i>)	1.383	2.435	15.2
-prodotti primari		-	
-manufatti		13.0%	
		-	
		61.8%	
ESPORTAZIONI (<i>milioni di €</i>)	102	132	6.7
-prodotti primari		-	
-manufatti		32.2%	
		-	
		60.1%	
BILANCIA COMMERCIALE (<i>milioni di €</i>)	-1.282	-2.303	

Fonte: EU; DG Trade Statistics: Jordan, 10 September 2008



Graf.1 GIORDANIA: INTERSCAMBIO COMMERCIALE CON L'UE (2003-2007)

Fonte: EU; DG Trade Statistics: Jordan, 10 September 2008

Tab.4 GIORDANIA: 10 PRINCIPALI PARTNERS COMMERCIALI (2007)

A)PRINCIPALI PAESI FORNITORI DEL MERCATO GIORDANO	QUOTA DI MERCATO	B)PRINCIPALI PAESI DESTINATARI DELLE ESPORTAZIONI GIORDANE	QUOTA DI MERCATO
Arabia Saudita	19.34	Stati Uniti	27.50
Cina	10.07	Iraq	11.80
Germania	8.78	India	10.40
Stati Uniti	4.47	Arabia Saudita	8.17
Egitto	4.28	Siria	4.70
Italia	3.39	Emirati Arabi Uniti	3.90
Corea del Sud	3.23	Israele	2.20
Giappone	2.88	Libano	2.17
Turchia	2.85	Kuwait	1.66
Francia	2.61	Bahrain	1.28

Fonte: Istituto Nazionale per il Commercio Estero (ICE); Giordania, 2° semestre 2007

Tab.5 GIORDANIA: DEBITO ED AIUTO ESTERO

	2007
IDE (miliardi €)	2.7
RISERVE INTERNAZIONALI (miliardi \$)	6.9
DEBITO	
-pubblico (% PIL)	-8.5
-estero (% PIL)	-45.1
AIUTO ESTERO (milioni €)	
-ENPI 2007-2010	265

Fonti: Istituto Nazionale per il Commercio Estero (ICE); Giordania, 2° semestre 2007; Henry P., Abdelkrim S., Saint-Laurent B.; Foreign direct investment into MEDA in 2007: the switch, July 2008 ENPI-Jordan; Country Strategy Paper 2007-2013 and National Indicative Programme 2007-2010

2.1.9 Libano

Aspetti politici interni ed internazionali

Il panorama politico libanese risulta essere notevolmente instabile, in quanto caratterizzato da un intreccio di precarietà interna e conflittualità regionale, imputabile al conflitto israelo-palestinese. La situazione della sicurezza è particolarmente tesa nel Sud-Est del Libano, a causa della “resistenza attiva” degli Hezbollah⁶⁹, finalizzata alla rivendicazione della zona delle fattorie di Sheba'a che, limitrofa alle alture del Golan, apparterebbe, secondo una risoluzione ONU, al territorio siriano. A causa del rifiuto libanese di rispettare la linea di demarcazione stabilita dalle Nazioni Unite come confine internazionale con Israele nel 2000, un contingente delle NU⁷⁰ continua a monitorare la situazione di questa frontiera⁷¹.

A ciò si aggiunge la presenza di circa 250.000 rifugiati palestinesi, che vivono in 12 sovraffollati campi per i rifugiati, gestiti dall'*UN Relief and Works Agency for Palestine Refugees* (UNRWA) nei territori libanesi (EU; 2005, pag.12). La gestione della loro presenza, considerata potenzialmente destabilizzante per il delicato equilibrio demografico, è una delle attuali priorità del governo libanese.

Sul piano interno, nell'Aprile 2005, il popolo libanese ha reclamato la sua indipendenza e la democrazia attraverso una violenta insurrezione, innescata dall'assassinio del Primo Ministro Rafic Hariri (Febbraio 2005). La comunità internazionale, in occasione dell'incontro del Core Group a New York nel Settembre dello stesso anno, si è impegnata a sostenere il nuovo governo libanese nel duplice obiettivo di ridurre il debito ad un livello sostenibile e promuovere la stabilità politica e la crescita economica. Da parte sua, il Libano ha preparato un ampio programma di riforme di natura politica, sociale ed economica, che è stato presentato alla Conferenza dei Donatori di Beirut, per ottenere il sostegno finanziario internazionale.

Nel Luglio 2006, concluse le consultazioni interne ed internazionali, quando il governo era sul punto di adottare tale programma, il Libano è caduto sotto un'imponente attacco da parte di Israele, via terra, mare ed aria. Le conseguenze devastanti del conflitto⁷² hanno canalizzato l'attività del governo

⁶⁹ Hezbollah, in arabo “partito di Dio”, è un partito politico sciita, dotato di un'ala militare: le milizie jihadiste libanesi.

⁷⁰ United Nations Interim Forces in Lebanon (UNIFIL).

⁷¹ Nel Settembre 2002, la situazione è nuovamente degenerata a causa della costruzione da parte del Libano di una stazione di pompaggio dell'acqua presso le sorgenti Wazzani, che alimentano il fiume Hasbani che scorre nel territorio israeliano.

⁷² Al termine degli scontri, si stimano: 1.2 milioni di bombe a grappolo, 1.200 morti, 4.400 feriti, 500.000 abitazioni distrutte e un quarto della popolazione libanese deportata (*Lebanese Republic; 2007, pag.5*).

libanese nelle necessità dell'immediato e nello sforzo di ricostruzione, posticipando l'implementazione del piano di riforme.

Situazione economica

In una prospettiva di lungo periodo, la performance economica libanese risulta essere notevolmente rallentata dall'andamento altalenante della crescita del sistema economico, a sua volta condizionata dagli eventi bellici che hanno interessato il paese.

In primo luogo, la lunga guerra civile (1975-1990) ha influenzato negativamente lo sviluppo dell'economia libanese, a causa del danneggiamento delle principali infrastrutture e degli assetti delle attività produttive. Il conflitto, infatti, ha deteriorato il sistema economico del paese, precedentemente dominato da una notevole apertura e da un settore privato vivace e produttivo, aumentando il ruolo e l'ampiezza del settore pubblico, che ha dovuto far fronte all'ingente sforzo di ricostruzione. Nel 2000, completata la ricostruzione, il reddito reale pro capite ha più che doppiato il livello del 1990, ma senza raggiungere il livello del periodo precedente lo scoppio della guerra. Con una economia stagnante, il debito pubblico è arrivato a \$25 miliardi, equivalenti al 150% del PIL (Lebanese Republic; 2007, pag.2).

Per combattere il circolo vizioso venutosi a creare tra il deficit fiscale, il debito pubblico e la stagnazione economica, il governo dell'allora Primo Ministro Hariri ha sviluppato un ampio piano di riforme economiche, presentato ai paesi finanziatori nel corso della Conferenza dei Donatori di Parigi II del Novembre 2002. Il supporto finanziario offerto dalla comunità internazionale in quell'occasione, pari a \$2.4 miliardi, combinato al sostegno del settore finanziario libanese (Banque du Liban e banche commerciali), ha immediatamente incrementato la credibilità del mercato finanziario del Libano, con ripercussioni positive sull'intero sistema economico. (Lebanese Republic; 2007, pag.2).

Nel 2004, infatti, la performance economica libanese ha superato ogni aspettativa, registrando un tasso di crescita reale del 7%. L'anno successivo, dopo l'assassinio del Primo Ministro Hariri, l'attività economica ha subito una nuova contrazione, tornando al livello degli anni della ricostruzione successivi alla guerra civile, con un tasso di crescita reale annuo appena dell'1%. Inoltre, nello stesso anno, il Libano è stato particolarmente colpito dall'aumento del prezzo del petrolio, a causa della sua dipendenza dalle importazioni di quest'ultimo, che coprono il 98% del fabbisogno energetico libanese (Lebanese Republic; 2007, pag.3).

Malgrado le serie difficoltà economiche successive al Febbraio 2005, il nuovo governo Siniora si è impegnato nello sforzo di sanare la situazione fiscale e rinnovare l'economia del paese. Tra Giugno 2005 e Luglio 2006, il tasso di crescita reale ha raggiunto il 5-6%, le esportazioni sono aumentate del 30% e la bilancia dei pagamenti, da un deficit di \$1.5 miliardi, ha registrato un surplus di \$2.6 miliardi. (Lebanese Republic; 2007, pag.3).

Lo sviluppo economico del paese ha subito un nuovo rallentamento nel 2006 a causa dello scoppio del conflitto con Israele. Da un lato, il costo diretto della recente ricostruzione è stimato ammontare a \$2.8 miliardi, necessari a ricostruire le infrastrutture pubbliche e private, a rimpiazzare i vecchi assetti economici, e, soprattutto, ad indennizzare la distruzione delle abitazioni private. Dall'altro, l'impatto indiretto del recente conflitto si è rivelato molto più significativo di quello diretto. La crescita del PIL reale, infatti, pari al 5-6% durante la prima metà del 2006, è crollata, alla fine dello stesso anno, al valore negativo del -5%. Ciò ha rappresentato una perdita in termini di output e reddito per il 2006 del valore di \$2.2 miliardi (Lebanese Republic; 2007, pag.5). Ancora più drammatico si è rivelato l'impatto della guerra sulla situazione fiscale. Dalla performance economica positiva della prima metà del 2006 ci si attendeva un surplus del 3% del PIL; al contrario, alla fine del 2006, il debito pubblico ha raggiunto i \$40.5 miliardi, equivalenti al 180% del PIL post-conflitto. La comunità internazionale ha nuovamente reagito generosamente a sostegno del governo libanese⁷³ (Lebanese Republic; 2007, pag.5).

Nonostante le difficili condizioni politiche, la performance economica del Libano nell'anno 2007 si è rivelata superiore alle aspettative. Il tasso di crescita del PIL reale, pari all'1%, è stato trainato soprattutto dal settore dei servizi (70.9%), oltre che dall'industria (23%) ed, in minima parte, dall'agricoltura (6.1%), con un tasso di inflazione del 3.5% (EU; 2008).

Il progetto di riforma economica precedente allo scoppio del conflitto di Luglio 2006 è stato riprogrammato dopo la guerra con Israele e presentato alla Conferenza Internazionale per il Supporto al Libano (Parigi III o Rafic Hariri) di

⁷³ L'Arabia Saudita e il Kuwait hanno depositato rispettivamente \$1 miliardo e \$500 milioni per aiutare il Libano a mantenere la sua sicurezza e stabilità monetaria. Il 31 agosto 2006, il governo svedese ha ospitato a Stoccolma la Conferenza per la Prima Ricostruzione del Libano, durante la quale quest'ultimo ha ricevuto un sostegno finanziario (supportato soprattutto dai paesi Arabi) di circa \$900 milioni, da indirizzare all'assistenza umanitaria e allo sforzo di ricostruzione. Dalla sua parte, il governo libanese ha stabilito una serie di meccanismi per assicurare la trasparenza nell'utilizzo dei fondi dei donatori; tra i quali uno specifico conto aperto presso la BdL per ciascun donatore ed il UNDG Multi-Donor Trust Fund, gestito dall'UNDP, per i donatori che hanno espresso la preferenza di finanziare specifici progetti di ricostruzione post-guerra. Inoltre, per garantire la coordinazione degli aiuti e l'allocazione dei fondi nei progetti prioritari, il governo, con il supporto del UNDP e della BM, ha istituito il Development Assistance Database, per monitorare i flussi finanziari ed il loro utilizzo (Lebanese Republic; 2007, pag.6).

Gennaio 2007; in occasione della quale, la comunità internazionale ha stanziato \$7.6 miliardi⁷⁴ (Ministry of Finance; 2007, pag.37). Le attuali priorità della riforma del governo libanese risultano essere la ripresa della crescita economica del paese e la contrazione del debito. Gli obiettivi per il 2010 sono: raggiungere un tasso di crescita reale annuo almeno del 4-5%, ridurre il deficit fino al 20% del PIL, ridurre il servizio del debito fino ad assorbire meno dell'85% delle entrate del governo e aumentare il rapporto tra il debito e il PIL del 215% (Lebanese Republic; 2007, pag.8). L'altra faccia della strategia governativa è rappresentata dalla riforma del settore sociale, la quale punta a creare occupazione, ridurre la povertà e mantenere la stabilità sociale e politica.

Dalla Conferenza Parigi III, il governo libanese si è impegnato nell'implementazione del programma di riforme, utilizzando, a tal fine, una innovativa struttura istituzionale, che consta di un Government Reform Program Coordination Office (GR-PCO) e di tre Inter-Ministerial Committes (IMCs): sociale, economico, delle infrastrutture e privatizzazione (Ministry of Finance; 2007, pag.37). Nello specifico, le componenti dell'agenda governativa di riforme, finalizzate alla crescita del sistema economico, riguardano la governabilità del paese, l'ambiente imprenditoriale e la privatizzazione, la liberalizzazione commerciale, il mercato del capitale e la gestione del debito.

La governabilità è considerato un prerequisito della crescita economica. L'ufficio del Ministro di Stato per la Riforma Amministrativa (OMSAR) ha redatto un progetto di riforma strategica dell'amministrazione pubblica, la quale prevede come obiettivi: stabilire una gestione moderna dei settori chiave dell'amministrazione, come il controllo centrale e le agenzie di supervisione, ridurre l'ampiezza ed i costi dell'amministrazione, semplificando la struttura organizzativa e il suo funzionamento, modernizzare la legislazione inerente alla contabilità pubblica, e promuovere una amministrazione orientata alle necessità dei cittadini.

L'ambiente imprenditoriale del Libano è stato notevolmente danneggiato dal recente conflitto. Emerge, infatti, che i costi dell'imprenditoria libanese superano i relativi standard regionali ed internazionali a causa delle seguenti carenze: la necessità di un elevato capitale minimo iniziale, l'elevato costo di

⁷⁴ Durante la Conferenza Parigi III, ospitata a Parigi dal Presidente Jacques Chirac il 25 Gennaio 2007, i 36 paesi e le 7 istituzioni regionali ed internazionali partecipanti hanno stanziato complessivamente \$7.6 miliardi, ripartiti come segue (*Ministry of Finance; 2007, pag.37*):

- Project Financing: \$3.6
- Budget support: \$1.7
- Private Sector: \$1.5
- UN e Civil Society: \$0.4
- BdL: \$0.1
- In-Kind: \$0.3

registrazione, la flessibilità del mercato del lavoro e la complessità del sistema della tassazione delle imprese. Inoltre, nonostante il recente sforzo di privatizzazione, che ha interessato alcune compagnie statali di telecomunicazioni (Liban Telecom), elettricità (Electricité du Liban), acqua (Water Company) e trasporti, la presenza statale nell'economia del paese continua ad essere sostanziale, sia mediante le sue imprese sia mediante il controllo dei prezzi⁷⁵ (EC; 2005, pag.18).

Il governo libanese, puntando soprattutto sullo sviluppo del settore privato, ha lanciato un piano per la ripresa delle imprese basato su tre pilastri: incentivi fiscali gestiti dal Ministero delle Finanze per sostenere le imprese del settore privato e ridurre il peso della guerra, programmi di accesso, snello e a costi ridotti, a prestiti finanziari, caratterizzati da maturità flessibile e a lungo termine, la promozione delle esportazioni libanesi e la trasformazione del Libano in un centro regionale imprenditoriale. Potenziare la competitività delle imprese libanesi significa, da un lato, abbassare i costi di produzione, condizionati soprattutto da una offerta di elettricità inaffidabile, e, dall'altro, eliminare le barriere commerciali⁷⁶, permettendo ai prodotti libanesi di penetrare nei mercati regionali e internazionali (Lebanese Republic; 2007, pag.12).

L'analisi dei flussi commerciali rivela che il Libano è un paese essenzialmente importatore, caratterizzato da persistenti saldi negativi di bilancia commerciale. Nel 2007, infatti, le importazioni libanesi hanno raggiunto il valore di €9.206 milioni, crescendo al tasso annuo dell'8%, mentre le esportazioni si sono fermate al valore di €2.278 milioni, registrando un tasso di crescita annuo del 21.1%, con un conseguente deficit commerciale di €6.928 milioni (EU; 2008). I principali prodotti importati dal Libano nel 2007 sono: prodotti minerari (22.8%),

⁷⁵ La base legale per il controllo dei prezzi è la legge sulla vendita dei beni e dei servizi, che consente al Ministero dell'Economia e del Commercio di influenzare il processo di formazione dei prezzi, attraverso vari canali. I più significativi sono il Consumer Protection Department ed il Technical Centre for Price Control, entrambi interni al Ministero dell'Economia, oltre ad altre organizzazioni statali, interne ai Ministeri di Energia, Turismo e Telecomunicazioni, che giocano un ruolo significativo nel determinare i prezzi di alcuni prodotti e servizi inerenti all'area di loro diretta competenza.

⁷⁶ Nonostante sia stato uno dei membri fondatori del General Agreement on Tariffs and Trade (GATT) nel 1994, se ne è ritirato appena cinque anni dopo. E' attualmente in trattativa per l'accesso al World Trade Organisation (WTO), possedendo lo status d'osservatore dal 1999. Nel maggio 2001 ha sottoscritto un memorandum sul commercio estero, accompagnato da una serie di misure regolatrici interne, come la legge che riduce i dazi doganali e stabilisce procedure automatizzate di rimozione doganale. Nel giugno 2004, il Libano ha sottoscritto un'offerta di accesso al libero mercato, esplicitando l'intenzione di eliminare tutte le misure incompatibili con i regolamenti del WTO e di garantire la completa conformità tra il suo regime commerciale e quello previsto dal WTO. Il Libano ha stipulato numerosi accordi commerciali con i paesi vicini. E' firmatario, infatti, del Greater Arab FTA, il quale, stipulato nel 1997 nell'ambito dell'Arab League, è finalizzato all'abolizione delle barriere tariffarie e alla riduzione di quelle non tariffarie gravanti sul commercio tra i paesi arabi in un periodo di sette anni. E', inoltre, parte contraente di accordi bilaterali di libero commercio con la Siria (1999), l'Egitto (1999), il Kuwait (2000), e gli Emirati Arabi Uniti (2001), oltre ad essere in trattativa per la stipulazione di simili accordi con il Bahrain, la Giordania, e l'Arabia Saudita.

con un incremento del 12% rispetto al 2006, causato dall'aumento delle importazioni di carburante per le automobili a fronte di una flessione delle importazioni di gas e petrolio, macchinari elettrici (12.1%), prodotti chimici (9.3%), veicoli ed attrezzature per il trasporto (8.4%) e metalli di base (8.2%). Dall'altro lato, le esportazioni libanesi hanno interessato soprattutto: metalli di base (17.5%), perle, pietre e metalli preziosi (17.3%), macchinari elettrici (16.3%), bevande e tabacco (8.5%) e prodotti chimici (8.3%) (Ministry of Finance; 2007, pag.40).

Il principale partner commerciale del Libano è l'Unione Europea, che occupa il 33.7% del commercio libanese del 2007, seguita dalla Repubblica Araba Siriana, dagli Stati Uniti, dall'Arabia Saudita e dalla Cina. Dal 2003, l'anno dell'implementazione dell'EU-Lebanon Interim Association Agreement⁷⁷, al 2007, l'interscambio commerciale del Libano con i paesi dell'UE ha subito un rallentamento medio annuo dello 0.4%. Quest'ultimo è imputabile alla riduzione delle importazioni libanesi dai paesi dell'UE, ad un tasso medio annuo dell'1%; le quali hanno mantenuto un corrispondente valore significativo: dai €3,817 milioni del 2003 ai €3,660 del 2007. Al contrario, le esportazioni di prodotti libanesi nei paesi dell'UE hanno subito un aumento medio annuo del 10.9%, il quale non ha modificato la loro ridotta influenza: da un ammontare pari a €187 milioni del 2003 ad uno corrispondente ai €284 del 2007. L'evoluzione dell'interscambio commerciale tra Libano e UE non ha provocato una variazione significativa del saldo di bilancia commerciale, il quale, nel periodo considerato, ha registrato un deficit costante del valore superiore ai €3 milioni. L'analisi disaggregata del commercio tra il Libano ed i paesi dell'UE, relativa all'anno 2007, rivela una uniformità del flusso dei prodotti. I paesi dell'UE, infatti, hanno importato dal Libano prodotti manifatturieri per il 56.5%, tra i quali macchinari (16.2%), prodotti chimici (10.2%) e tessili (4%), e prodotti primari per il 36.5%, tra i quali primeggiano i prodotti agricoli (12%). Dall'altro lato, i paesi dell'UE hanno esportato in Libano prodotti manifatturieri per il 56.2%, tra i quali macchinari (12%), equipaggiamento per i trasporti (7.8%), prodotti chimici (14.4%) e tessili (5.1%), e prodotti primari per il 34.6%, ripartiti tra beni agricoli (11.5%) ed energia (21.3%) (EU; 2008).

Le tensioni politiche che affliggono il paese hanno avuto ripercussioni negative anche sulla sua capacità di attrarre flussi di Investimenti Diretti Esteri, i quali hanno subito una pesante riduzione: dal valore di €3.322 milioni del 2006 al valore di €279 milioni del 2007. Quest'ultima è stata parzialmente compensata dalle ingenti rimesse inviate dai libanesi emigrati all'estero (circa €3.8 miliardi). A dispetto della crisi, nel 2007 sono stati realizzati 10 progetti d'investimento in Libano, concentrati nei settori turistico e immobiliare. I principali investitori nello

⁷⁷ L'EU-Lebanon Association Agreement viene analizzato in dettaglio nel paragrafo 2.1

stato libanese sono i Paesi del Golfo, i quali credono nella sua veloce ricostruzione e nel suo dinamismo economico e finanziario, come testimoniano i loro ultimi ingenti investimenti in proprietà immobiliari finalizzate ad attività turistiche⁷⁸ (Henry, Abdelkrim, Saint-Laurent; 2008, pag.87).

Al fine di stimolare gli investimenti, quali componente essenziale della crescita economica, il governo libanese ha pianificato di potenziare, nel lungo periodo, il funzionamento del mercato dei capitali. Oltre all'effetto diretto sulla crescita, lo sviluppo del mercato finanziario, infatti, garantisce indirettamente la crescita economica, diversificando il rischio d'investimento e aumentando la capacità di ripresa finanziaria in seguito agli shock. Per migliorare il funzionamento del Beirut Stock Exchange (BSE), il parlamento libanese ha approvato varie leggi⁷⁹ sull'assetto del mercato dei capitali ed ha istituito il Capital Markets Council, un nuovo corpo indipendente responsabile della regolamentazione e del funzionamento del mercato finanziario libanese.

Infine, la gestione del debito pubblico risulta essere la sfida prioritaria che il Libano dovrà affrontare nel prossimo futuro. A Giugno 2008, il debito pubblico lordo⁸⁰ ha raggiunto il valore di \$44.5 miliardi, equivalenti a LL67.060 miliardi, con un incremento del 5.83% rispetto al livello di Dicembre 2007 (Ministry of Finance; 2008, pag.1). A fronte dell'elevato livello di debito, l'Ufficio del Debito si è assunto la responsabilità di tutti gli aspetti operativi del debito, sia in moneta locale sia in quella estera. Il governo, inoltre, sta sviluppando una strategia che includa parallelamente la gestione del debito e l'amministrazione del denaro pubblico, mediante l'istituzione del Higher Council for Debt Management, composto da rappresentanti del Ministero delle Finanze e della Banque du Liban (BdL).

⁷⁸ I principali investimenti del 2007 sono i seguenti (Henry, Abdelkrim, Saint-Laurent; 2008, pag.87):

- Kuwait-based Stow International ha investito \$300 milioni nella realizzazione di due lussuosi progetti residenziali (Marina I e II) nel lungomare di Beirut,
- Tameer Real Estate, una compagnia sussidiaria di Al Massaleh, ha realizzato la “Star Tower”, un hotel a 4 stelle nella città di Beirut, la cui inaugurazione è programmata per marzo 2008,
- Kuwaiti Kipco, congiuntamente alla famiglia Hariri, ha investito \$45 milioni nella realizzazione di un hotel a Raouche.

⁷⁹ Le varie leggi sul mercato dei capitali, approvate o in corso di discussione parlamentare, sono (Lebanese Republic; 2007, pag.11):

- Asset Securitization Law,
- Fund Management Law,
- Dematerialization of Securities Law,
- Securities Lending Law,
- Insider Trading Law,
- Capital Markets Law.

⁸⁰ Il valore netto del debito pubblico ammonta a \$40.4 miliardi, equivalenti a LL60.909 miliardi (Ministry of Finance; 2008, pag.1).

Sviluppo sociale

Gli indicatori dello sviluppo sociale dello stato libanese non risultano essere proporzionati al livello di spesa per i servizi sociali, comparabile con quella dei paesi più sviluppati. Nonostante, nel 2005, la spesa sociale totale (pubblica e privata⁸¹) equivalente al 21% del PIL (con la sola spesa pubblica equivalente al 42% della spesa primaria, al 27% della spesa totale e all'8% del PIL), il livello di sviluppo dell'istruzione e della sanità risultano essere insoddisfacenti: il tasso di abbandono scolastico annuo è pari al 22% degli iscritti, mentre il tasso di mortalità infantile e mortalità correlata al parto sono, rispettivamente, 18.6 per 1000 e 88 per 100.000 abitanti (Lebanese Republic; 2007, pag.13).

Fino all'attacco israeliano del 2006, le condizioni di vita dei cittadini libanesi meno abbienti registravano un progressivo miglioramento. L'incidenza della povertà, infatti, si era ridotta dal 34% del 1995 al 24.5% del 2004, con solo il 4% dei libanesi in condizioni di povertà estrema. Non si era attenuata, al contrario, la significativa disparità socio-economica esistente tra le regioni del paese. I picchi del tasso di povertà venivano registrati nelle regioni più periferiche sia del Nord sia del Sud, dove continua ad affliggere l'11% della popolazione, e nelle aree urbane densamente popolate, come le periferie di Beirut, Tripoli, Saida e Baalbeck. Il recente conflitto con Israele ha esacerbato il rapporto reddito-povertà, aumentando le necessità delle famiglie ed espandendo l'incidenza della povertà e della vulnerabilità ad altri gruppi sociali (Lebanese Republic; 2007, pag.13).

Ad oggi, infatti, si stima che un quarto della popolazione libanese viva al di sotto della soglia di povertà e che il 5% versi in condizione di povertà assoluta. Per fronteggiare questa situazione, nel Gennaio 2007, il governo libanese ha adottato un Piano d'Azione di natura sociale⁸², finalizzato ad aumentare l'efficienza della spesa sociale ed ad alleviare la povertà. Il Ministero degli Affari Sociali ha tempestivamente tradotto il piano in una strategia d'azioni concrete, la cui realizzazione è attualmente ostacolata dal difficile contesto politico, dalla mancanza di risorse e di coordinazione tra i Ministeri (EC; 2008, pag.6).

La attuale situazione del mercato del lavoro è caratterizzata da un elevato tasso di disoccupazione (tra il 15% ed il 20% della popolazione), che affligge soprattutto i giovani e le donne, una ampia diffusione dell'occupazione nel

⁸¹ L'ammontare della spesa sociale totale esclude la spesa per le pensioni.

⁸² La strategia del Social Action Plan è composta dai seguenti obiettivi:

- Riduzione della povertà
- Aumentare l'accesso all'istruzione di base
- Aumentare l'accesso alla sanità di base
- Sviluppo locale.

settore informale e una notevole presenza di lavoratori stranieri, occupati specialmente nei settori meno pagati (EC; 2008, pag.6). Tra il 2006 ed il 2007 è stato registrato un incremento del livello dei salari del 12.6% ed un aumento della spesa pubblica destinata ai salari del 20%. Ciò è giustificato dall'ampiezza del personale militare, i cui salari rappresentano il 52.6% dei salari nazionali totali del 2007 (Ministry of Finance; 2007, pag.21).

Il Libano intende promuovere una significativa riforma del sistema pensionistico e di sicurezza sociale. Due progetti di riforma sono stati inviati al Parlamento libanese per la discussione: uno elaborato con il supporto della BM ed approvato dal Consiglio dei Ministri, l'altro redatto da esperti indipendenti (EC; 2008, pag.6).

Tab.1 LIBANO: ECONOMIA REALE (2007)

	2007
PIL nominale (<i>miliardi €</i>) (a prezzi di mercato)	17
-contributo agricoltura	-6.1%
-contributo industria	-23.0%
-contributo terziario	-70.9%
TASSO CRESCITA DEL PIL (%)	1
POPOLAZIONE (<i>milioni</i>)	4
PIL reale pro capite (€)	4.600
TASSO DI INFLAZIONE (%)	3.5

Fonte: EU; DG Trade Statistics: Lebanon, 10 September 2008

Tab.2 LIBANO: INTERSCAMBIO COMMERCIALE TOTALE

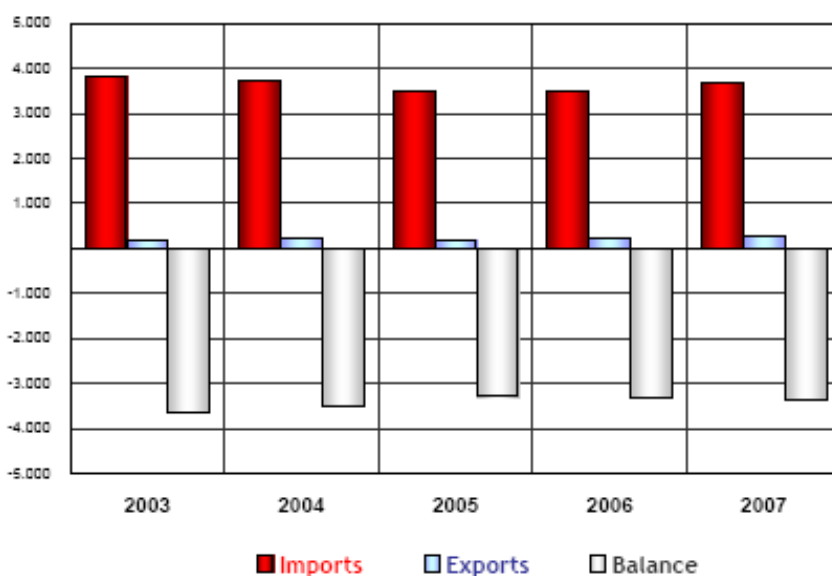
	2003	2007
ESPORTAZIONI (<i>milioni di €</i>)	1.055	2.278
-metalli di base		17.5%
-perle, pietre e metalli preziosi		17.3%
-macchinari elettrici		16.3%
-bevande e tabacco		8.5%
-prodotti chimici		8.3%
IMPORTAZIONI (<i>milioni di €</i>)	6.768	9.206
-prodotti minerali		22.8%
-macchinari elettrici		12.1%
-prodotti chimici		9.3%
-veicoli ed attrezzature per il trasporto		8.4%
-metalli di base		8.2%
SALDO B.C. (<i>milioni di €</i>)	-5.713	-6.928

Fonti: EU; DG Trade Statistics: Lebanon, 10 September 2008
Ministry of Finance; Debt and Debt Markets, Quarter II 2008

Tab.3 LIBANO: INTERSCAMBIO COMMERCIALE CON L'UE (2003-2007)

	2003	2007	variazione media annua (%)
IMPORTAZIONI (<i>milioni di €</i>)	3.817	3.660	-1.0
-prodotti primari		-	
-manufatti		34.6%	
		-	
		56.2%	
ESPORTAZIONI (<i>milioni di €</i>)	187	284	10.9
-prodotti primari		-	
-manufatti		36.5%	
		-	
		56.5%	
BILANCIA COMMERCIALE (<i>milioni di €</i>)	-	-3.376	
	3.630		

Fonte: EU; DG Trade Statistics: Lebanon, 10 September 2008



Graf.1 LIBANO: INTERSCAMBIO COMMERCIALE CON L'UE (2003-2007)

Fonte: EU; DG Trade Statistics: Lebanon, 10 September 2008

Tab.4 LIBANO: 10 PRINCIPALI PARTNERS COMMERCIALI (2007)

A)PRINCIPALI PAESI FORNITORI DEL MERCATO LIBANESE	QUOTA DI MERCATO	B)PRINCIPALI PAESI DESTINATARI DELLE ESPORTAZIONI LIBANESI	QUOTA DI MERCATO
UE	39.2	Rep. Araba Siriana	26.1
Rep. Araba Siriana	12.4	Emirati Arabi Uniti	12.2
USA	7.1	UE	12.1
Cina	5.9	Arabia Saudita	5.8
Arabia Saudita	4.9	Svizzera	5.5
Turchia	3.4	Turchia	3.3
Giappone	2.6	USA	3.1
Svizzera	2.4	Giordania	3.0
Brasile	1.9	Qatar	2.9
Egitto	1.4	Iran	2.7

Fonte: EU; DG Trade Statistics: Lebanon, 10 September 2008

Tab.5 LIBANO: DEBITO PUBBLICO E AIUTO ESTERO

	2006	2007	2008
IDE (milioni di €)	3.322	279	
RIMESSE dei migranti (miliardi di €)		3.8	
DEBITO PUBBLICO (miliardi di \$)			
-lordo			44.5
-netto			40.4
AIUTO ESTERO			
-Conf. Parigi III		\$7.6 miliardi	
-ENPI		€187 milioni	

Fonti: Ministry of Finance; Debt and Debt Markets, Quarter II 2008

Henry P., Abdelkrim S., Saint-Laurent B.; Foreign direct investment into MEDA in 2007: the switch, 2008

2.1.10 Siria

La Siria è una repubblica presidenziale con 19.747.586 abitanti, situata nel quadrante mediorientale confina per 605 chilometri con l'Iraq, per 76 con Israele, per 375 con la Giordania, per 375 con il Libano e per 822 chilometri con la Turchia.

Aspetti politici interni ed internazionali

La Siria è una repubblica socialista, dotata di una costituzione che assicura un ruolo predominante al partito Baath, il quale gode del supporto dell'importante elite militare del Paese. Il sistema di governo è presidenziale, ed è in grado di assicurare un forte potere nelle mani del Capo dello Stato, che dal luglio del 2000 è Bashar al-Assad. L'attuale Presidente è succeduto al padre, Hafez al-Assad, che ha governato la Siria per quasi un trentennio (ENPI, Syrian Arab Republic, p.5). Oltre al forte potere politico, rimane prerogativa del Presidente siriano la nomina del Gran mufti sunnita di Siria (Picasso A., Siria – Sviluppi di situazione, p.12).

Il Parlamento (Assemblea del Popolo) è eletto a suffragio universale ogni quattro anni. La legge elettorale, che risale al 1973, prevede che 167 seggi dei 250 disponibili siano automaticamente assegnati al partito Baath e ad altri dieci partiti minori⁸³ che rientrano nella coalizione governativa del Fronte Nazionale Progressista (FNP). Le ultime elezioni parlamentari si sono tenute il 22-23 aprile del 2007, le presidenziali, dove è stato confermato Bashar Al-Assad, il 27 maggio e le amministrative il 26 agosto, sempre dello stesso anno. Il Presidente, dopo il ritiro dell'altro candidato, Abdallah al-Khalil, ha ottenuto il 97,6% dei consensi. L'affluenza alle urne per le elezioni politiche è stata di circa il 56% degli aventi diritto ed il partito Baath ha ottenuto il 70% dei seggi destinati al FNP. Alle amministrative la percentuale è scesa al 49,54% (Picasso A., Siria – Sviluppi di situazione, pp.7-8).

La Siria non è un firmatario della Convenzione di Ginevra, comunque mantiene un atteggiamento positivo nei confronti di coloro che chiedono asilo. Le autorità siriane non hanno ristretto l'accesso agli iracheni, più di 600.000 hanno trovato ospitalità nel Paese, ed ai libanesi. All'interno dei confini si stima siano presenti anche circa 400.000 palestinesi, che godono di tutti i diritti civili, salvo la cittadinanza.

⁸³ Tra questi si segnala il Movimento socialista arabo, l'Unione socialista araba ed il Partito comunista siriano.

A livello di politica internazionale, e nello specifico nei rapporti con Israele, la Siria mira al recupero delle alture del Golan, occupate da Israele dal 1967, ed esige il rispetto dei diritti del popolo palestinese, in particolare il diritto al rientro e la piena applicazione delle risoluzioni del Consiglio di Sicurezza n.242 e n.338. I colloqui in merito ai territori del Golan sembrano bloccati ma dopo l'ultimo conflitto in Libano e la risoluzione delle Nazioni Unite n.1701 si sta considerando l'opportunità di riaprire il dialogo diplomatico (ENPI, Syrian Arab Republic, p.7).

Nel giugno 2005 la maggioranza parlamentare libanese ha dichiarato che l'influenza siriana è ancora percepibile nel Paese confinante, dove le truppe siriane sono state presenti fin dal 1976. La determinazione siriana di estendere il mandato del Presidente libanese Emile Lahoud ha causato nel settembre del 2004 l'adozione della risoluzione n.1559 da parte delle Nazioni Unite, che prevedeva l'abbandono da parte delle forze armate e di sicurezza siriane del territorio libanese, il disarmo della milizia e la restaurazione della sovranità ed integrità territoriale libanese. L'uccisione nel febbraio del 2005 del Primo Ministro libanese Rafik Hariri ha accelerato l'uscita della Siria dal Libano, che si è completata con il ritiro delle truppe avvenuto nell'aprile del 2005. (ENPI, Syrian Arab Republic, p.7).

Le relazioni tra gli Stati Uniti e la Siria si sono bloccate dalla guerra in Iraq. Gli USA esercitano pressioni per isolare a livello internazionale la Siria ed applica sanzioni dal maggio del 2004. Gli Stati Uniti considerano la Siria come uno degli sponsor del terrorismo internazionale, nonostante il Paese mediorientale abbia dichiarato la sua piena collaborazione nella lotta contro Al-Qaeda (ENPI, Syrian Arab Republic, p.7).

Il rapporto con Teheran è particolarmente articolato e non si limita ai canali preferenziali della diplomazia o delle intese militari. La collaborazione economica è sistematica, a conferma di questo il 17 settembre 2007 l'Iran ha dichiarato la volontà di stanziare nei prossimi cinque anni in Siria ulteriori 10 miliardi di dollari per investimenti di vario tipo (Picasso A., Siria – Sviluppi di situazione, p.35).

Il Libano è anche la chiave dei problematici rapporti tra la Siria e l'Unione Europea. Le due parti hanno iniziato il dialogo per la creazione di un Accordo di Associazione nel 1998 e sono arrivati alla sigla dello stesso nell'ottobre del 2004. Per l'attuazione dell'Accordo manca ancora la firma di alcuni Stati membri, tra cui non vi è un uniforme consenso. Una volta firmato sarà creata una piattaforma formale per il dialogo politico, nella quale discutere di problematiche come i diritti umani, la democrazia, l'anti-terrorismo, la stabilità regionale, la liberalizzazione dei traffici commerciali, la cooperazione culturale e l'ampio supporto per le riforme economiche e sociali (ENPI, Syrian Arab Republic, p.7).

Situazione economica

L'economia siriana è fortemente legata all'andamento del petrolio e dell'agricoltura, che assieme contribuiscono per circa il 50% alla creazione del PIL. Il rialzo dei prezzi del petrolio è stato utile a Damasco per contrastare l'effetto negativo sulle entrate statali derivante dal declino della produzione dei giacimenti esistenti (CIA, The World Factbook – Syria). Il Governo è consapevole della limitatezza delle riserve petrolifere e già si trova ad affrontare la problematica della differenziazione della sua economia, ancora troppo dipendente dall'estrazione di greggio.

A breve termine, per ovviare al problema della diminuzione della produttività, il Governo si è impegnato ad investire, o a trovare investimenti esterni, per cercare di sfruttare al meglio i giacimenti esistenti. Contemporaneamente sono state fatte partire politiche che vanno verso una sostituzione del gas al petrolio nella generazione di energia (ENPI, Syrian Arab Republic, p.8).

La crescita economica della Siria nel 2007 si è mantenuta su buoni livelli grazie alla prestazione positiva dei settori non petroliferi. Tra questi riveste grande importanza il turismo, in grado di generare il 13,4% del PIL siriano per un ammontare complessivo di 3,9 miliardi di dollari (ICE/MAE, Siria, p.2).

Il PIL nominale del 2007 è stato pari a 40,5 miliardi di dollari. La crescita del PIL, escludendo il settore degli idrocarburi, è stata di circa il 6%. Rispetto al 2006 vi è stato un rallentamento nella crescita, che in quell'anno si era attestata al 6,9%, a causa delle avverse condizioni climatiche che hanno danneggiato il settore agricolo. La crescita complessiva è stata del 4,2%, negativamente influenzata dal -5% registrato nel settore degli idrocarburi, dove si è assistito ad una diminuzione della produzione complessiva (IMF, Concluding Statement, 29 ottobre 2008). Il PIL pro-capite nel 2007 è stato di 1.297 dollari (DG TRADE, Syria, p.1).

Il Prodotto Interno Lordo siriano registrato nel 2007 è stato generato per il 48% dai servizi, per il 20,4% dall'agricoltura e per il 31,6% dall'industria (DG TRADE, Syria, p.1).

Nel 2008 sono stati previsti dalla legge finanziaria stanziamenti per 600 miliardi di lire siriane. 370 miliardi di lire siriane, pari a circa 7,5 miliardi di dollari, saranno stanziati per le spese correnti (+12,12% rispetto al 2006) e 230 miliardi di lire siriane, circa 4,7 miliardi di dollari, per le spese in conto capitale (-11% rispetto al 2006). L'aumento degli stanziamenti è del 2% rispetto a quanto speso nel 2007, 588 miliardi di lire siriane, pari a circa 11,7 miliardi di dollari. Le entrate diminuiranno del 20%, si passerà da 504 miliardi di lire siriane a 407 miliardi. Il deficit di bilancio passerà da 84 miliardi di lire siriane nel 2007, circa 1,6 miliardi

di dollari, a 193 miliardi di lire siriane, 3,86 miliardi di dollari, circa il 9,8% del PIL (ICE/MAE, Siria, p.2).

Le entrate sono in costante calo a causa della netta riduzione dei proventi petroliferi, che dal 2007 al 2008 si sono più che dimezzati. Dai 4,92 miliardi di dollari si è passati ai circa 2 miliardi. I sussidi che vengono elargiti per l'acquisto di prodotti petroliferi provocano una pressione crescente sulla finanza pubblica. Al fine di porre rimedio a questa situazione è stata avviata una riforma fiscale in modo da ridurre l'entità dei sussidi stessi ed in futuro introdurre l'IVA (ICE, Congiuntura economica Siria, p.2).

Il debito estero è in costante calo, nel 2008 dovrebbe scendere al 16,3% del PIL, per un totale di circa 6,8 miliardi di dollari. Le riserve di valuta estera, secondo le stime ufficiali, sarebbero state nell'agosto del 2007 attorno ai 20 miliardi di dollari (ICE/MAE, Siria, pp.2-3).

Il tasso d'inflazione nel 2007 ha raggiunto il 7,4%, in diminuzione rispetto al 10% registrato nel 2006 (ICE, Congiuntura economica Siria, p.1). Nel primo semestre del 2008 è stato contraddistinto da un forte incremento dei prezzi al consumo a confronto con lo stesso periodo del 2007. Le stime indicano un tasso di crescita del 10%. Uno dei fattori scatenanti è stato l'aumento del prezzo della benzina, che è passata da 36 a 40 lire siriane, e del gasolio che è passato da 7,4 a 25 lire siriane (+257% rispetto al 2007) (ICE/MAE, Siria, p.1).

Il tasso di disoccupazione è in aumento ed è causato dall'incapacità di creare occupazione in una situazione di forte crescita della popolazione. Nel 2007 i disoccupati erano il 9% della popolazione attiva, contro l'8,5% dell'anno precedente (ICE, Congiuntura economica Siria, p.1). La forza lavoro è occupata per il 19,2% nell'agricoltura, per il 14,5% nell'industria e per il 66,3% nei servizi (CIA, The World Factbook – Syria).

Per quanto riguarda i rapporti commerciali della Siria si deve sottolineare il processo di liberalizzazione in atto, che dopo esser stato avviato nel 2005 è riuscito ad eliminare un numero consistente di dazi doganali su prodotti e servizi. I provvedimenti hanno reso possibile l'importazione di molti beni che in precedenza non potevano varcare i confini nazionali. Nel 2007 è stata liberalizzata l'importazione di ben 20.000 prodotti. Nonostante questi sforzi il regime commerciale della Siria è rimasto ancora restrittivo; le aliquote tariffarie rimangono elevate, esistono ancora barriere non commerciali, monopoli pubblici e difficoltà nelle procedure per la concessione delle licenze commerciali (ICE/MAE, Siria, p.17).

La bilancia commerciale siriana nel 2007 è stata negativa per 5,7 miliardi di euro, le importazioni sono state pari a 16,4 miliardi di euro e le esportazioni a 10,8 miliardi. Nel 2006 il livello delle importazioni è stato di 12,7 miliardi di euro e

quello delle esportazioni di 8,3 miliardi di euro. Il passivo della bilancia commerciale nel 2006 si è limitato a 4,4 miliardi di euro (DG TRADE, Siria, p.1). Il significativo aumento del valore dell'interscambio si può ricondurre alla graduale apertura al commercio estero, all'incremento degli investimenti ed alla stabilità della lira siriana (ICE/MAE, Siria, p.18).

I principali partner commerciali della Siria sono, dal lato delle importazioni, l'Unione Europea (21% del totale delle importazioni), l'Arabia Saudita (12,2%), la Cina (9,1%), l'Egitto (6,3%), gli Emirati Arabi Uniti (6%), l'Ucraina (4,9%), l'Iran (4,4%), il Libano (4%), la Turchia (3,8%), la Russia (3,7%) e l'Iraq (3,6%) (DG TRADE, Siria, p.6). L'Italia si colloca, se si considerano i Paesi membri dell'UE singolarmente, al 4° posto con il 6% delle importazioni totali siriane (CIA, The World Factbook – Siria).

I Paesi dell'Unione Europea esportano principalmente verso la Siria macchinari ed equipaggiamento per i trasporti (30,2%), carburanti minerali e lubrificanti (22,8%), manufatti (12,1%) e prodotti chimici (11,9%) (DG TRADE, Siria, p.7).

Dal lato delle esportazioni, la Siria ha come principali partner commerciali l'Iraq (29,6%), l'Unione Europea (29,3%), il Libano (9,8%), l'Egitto (5,5%), l'Arabia Saudita (5,1%), il Kuwait (3,2%), gli Emirati Arabi Uniti (2,8%), l'Algeria (2,5%), la Turchia (2,3%), la Giordania (2,3%) e la Libia (2,1%) (DG TRADE, Siria, p.6). Anche in questo caso se si considerano singolarmente i Paesi appartenenti all'Unione Europea, l'Italia ha un ruolo primario come importatore dei prodotti siriani. Essa si trova infatti al 4° posto con l'8%, immediatamente dopo la Germania, che assorbe il 9,7% dell'export siriano (CIA, The World Factbook – Siria).

Di recente la Siria ha creato con il Decreto presidenziale n.9 del 2007 la prima agenzia per la promozione degli investimenti, la Syrian Investment Authority⁸⁴, una novità che si inserisce nel processo di riforma pro-mercato iniziato con il presidente al-Assad. Oltre alla volontà di divenire una destinazione appetibile per il capitale straniero, la Siria continua il processo di cambiamento strutturale dell'economia con una graduale apertura del settore bancario ai privati. Oltre a queste aperture, nel marzo del 2008 Damasco ha adottato una riforma del diritto societario, volta a stimolare l'imprenditorialità e gli investimenti diretti esteri (ANIMA, pp.85-86).

Delle importanti innovazioni per quanto concerne gli investimenti esteri sono state introdotte dal Decreto n.8 del 27 gennaio 2007, con il quale il Presidente ha consentito la possibilità di rimpatrio di tutti gli utili derivanti dall'investimento. La legge precedente (legge n.10 del 1991) consentiva solo il rimpatrio degli utili

⁸⁴ L'Autorità ha il compito di predisporre una mappatura degli investimenti potenziali, corredata di dati statistici, a beneficio degli investitori, e di illustrare le opportunità offerte dal Paese.

derivanti dalle esportazioni dei beni prodotti. Inoltre, la nuova legge⁸⁵ consente di importare in esenzione tutto quanto necessario alla produzione e permette agli investitori di acquisire la proprietà immobiliare dello stabilimento oggetto dell'investimento.

L'andamento degli IDE nel 2007 è in calo rispetto all'anno precedente. Il flusso è stato di 2,1 miliardi di euro contro i più di 5 miliardi ricevuti nel 2006. Questo forte decremento è imputabile dal difficile contesto regionale, in modo particolare lo si può far risalire alle conseguenze della guerra in Iraq. Non è trascurabile nemmeno la situazione di tensione venutasi a creare tra la comunità internazionale e l'Iran, alleato strategico di Damasco, in merito alla questione nucleare (ANIMA, p.86).

Il settore energetico risulta essere quello che maggiormente attrae i capitali stranieri. Nel 2007 sono stati 631 milioni di euro l'ammontare di IDE nel settore. Damasco incoraggia questo tipo di investimenti in quanto assolutamente necessari a migliorare la produttività degli impianti estrattivi esistenti, che in assenza di investimenti non sono in grado di mantenere il ritmo produttivo attuale, e per procedere con nuove esplorazioni. I principali progetti nel settore degli idrocarburi sono comunque portati avanti da compagnie petrolifere statali appartenenti ai Paesi alleati della Siria⁸⁶ (ANIMA, p.86).

Anche il settore bancario ha risentito della riduzione complessiva degli IDE. Dai 24 progetti del 2006 si è passati nel 2007 a 12. Il Kuwait, con 522 milioni di euro, ed il Libano, con 3 progetti, sono i principali attori in questi investimenti. Anche il settore immobiliare ha risentito del calo, dai 2 miliardi di euro del 2006 si è passati a 414 milioni (ANIMA, p.86).

Solo 6 progetti di IDE sui complessivi 38 provengono da investitori europei, mentre dai vicini Paesi arabi ne sono partiti 14. Questi rappresentano il 60% del totale delle somme investite, circa 1,3 miliardi di euro. I progetti degli investitori arabi si sono concentrati principalmente sull'immobiliare, sul settore bancario e sul turismo. L'Iran, che in Siria ha in essere numerose attività, nel 2007 si è concentrato sugli investimenti nel settore dell'energia e dell'automotive (ANIMA, p.87). L'Italia nel 2007 è attiva in Siria con un solo progetto (ICE/MAE, Siria, p.16).

⁸⁵ La legge copre tutti i settori ad esclusione di quello turistico, immobiliare e finanziario, che sono soggetti ad una regolamentazione specifica.

⁸⁶ La compagnia pubblica venezuelana PDVSA è in procinto di acquisire il 33% di un progetto relativo alla raffinazione del petrolio di 2,6 miliardi di dollari con partner siriani, iraniani e malesi. La russa Stroytransgaz sta investendo 217 milioni di dollari per iniziare la produzione di gas naturale in un giacimento nel nord della Siria. La cinese CNPC ha investito 50 milioni di dollari nella siriana SPC per migliorare la produzione di alcuni giacimenti nel nord-est del Paese (ANIMA, p.86).

Sviluppo sociale

La Siria è caratterizzata da un forte sviluppo demografico. Il tasso di crescita annuo della popolazione è del 2,46%, ed a questo si aggiunge l'elevata quantità di rifugiati che si sono stabiliti, in modo più o meno definitivo, in territorio siriano. Con l'attuale ritmo di crescita è prevedibile un raddoppio della popolazione entro 28 anni (United Nations Country Team in Syria, Common Country Assessment 2005, p.14).

Questa pressione demografica crea diverse criticità, in quanto mette sotto tensione il sistema sociale (sanità, educazione ed ammortizzatori sociali) ed il mercato del lavoro, incapace di inserire nel sistema produttivo un flusso così consistente di persone.

La comunità internazionale è attenta a quanto accade in Siria per ciò che concerne il rispetto dei diritti umani. La Costituzione siriana garantisce i principali diritti umani, compresa la libertà di culto. Questa libertà è generalmente rispettata e le minoranze religiose godono di un clima di sicurezza e tolleranza. Persistono comunque alcune problematiche con delle minoranze, ad esempio con i Curdi. La Legge d'emergenza nazionale⁸⁷, risalente al 1963, limita l'esercizio da parte dei cittadini di alcuni diritti civili e politici (ENPI, Syrian Arab Republic, p.5 e Picasso A., Siria – Sviluppi di situazione, p.16).

Nonostante l'amnistia del 2005, che ha permesso il rilascio di alcune centinaia di prigionieri politici, l'atteggiamento nei confronti degli oppositori politici rimane repressivo. Nel luglio del 2005 il Comitato delle Nazioni Unite per i Diritti Umani (HRC) ha raccomandato alla Siria di prendere dei provvedimenti per fermare la detenzione ingiustificata e per sradicare tutte le forme di tortura. La partecipazione alla vita sociale, economica e politica delle donne ha raggiunto un livello discreto nonostante esistano ancora delle discriminazioni, legislative e nei costumi, negli istituti del matrimonio, del divorzio e dell'eredità (ENPI, Syrian Arab Republic, p.6).

Per quanto riguarda lo sviluppo umano, Damasco ha fatto significativi miglioramenti negli ultimi quarant'anni. Attualmente il Paese si posiziona al 108° posto nell'indice Human Development Index (HDI) del 2007/2008 (UNDP, Human Development Report Syria). Nonostante questo mediocre risultato, gli indicatori relativi all'aspettativa di vita, al tasso d'iscrizione alla scuola primaria, alla diffusione delle vaccinazioni, alla mortalità infantile fino alla partecipazione politica femminile evidenziano che la Siria gode di una situazione

⁸⁷ Questa legge prevede che qualunque decreto possa essere sospeso per motivi di sicurezza (Picasso A., Siria – Sviluppi di situazione, p.16).

significativamente migliore di molti altri Paesi in via di sviluppo (ENPI, Syrian Arab Republic, p.12).

L'alleviamento della povertà è uno dei principali obiettivi del Governo, come anche indicato nel X Piano quinquennale (2006-2010) (United Nations Country Team in Syria, Common Country Assessment 2005, p.16). L'indice di povertà tra la popolazione è scesa dal 14,3% del 1996-1997 all'11,4% del 2003-2004, ma nonostante questo si è evidenziato un incremento della forbice della disuguaglianza tra le diverse categorie sociali. Attualmente il 30% della popolazione si trova solo leggermente sopra la soglia di povertà. Le fasce di popolazione povera si trovano prevalentemente nelle campagne piuttosto che nei centri urbani e soprattutto nelle zone settentrionali e del nord-est del Paese. Il livello di educazione è strettamente correlato con il rischio di povertà e le persone con poca formazione, o dedite ad attività professionali marginali e dal basso valore aggiunto, è più probabile che siano povere.

La presenza di fette importanti della società in condizioni di povertà o di semi-povertà rende più complessa la gestione della politica fiscale, come ad esempio l'abbattimento dei sussidi per beni come il carburante, gli alimenti o il cemento. Anche piccoli cambiamenti nella crescita e nella distribuzione del reddito possono avere un'influenza sensibile sulle fasce più povere di popolazione. La rete di sicurezza sociale è costosa per le casse dello Stato ed inefficiente, ed è in difficoltà nel gestire il rischio povertà in un Paese in transizione economica come la Siria. Per ovviare a questa carenza intervengono sempre altri sistemi, informali, di protezione sociale come la famiglia, la comunità locale o le organizzazioni religiose.

La problematica dell'occupazione è reale e sempre più pressante. In una struttura sociale dove la disoccupazione è già consistente e dove coloro che si accingono ad entrare sul mercato del lavoro sono particolarmente numerosi, il 35% della popolazione ha meno di 14 anni, l'inserimento produttivo dei giovani è una delle principali preoccupazioni del Governo. Si stima che nei prossimi 20 anni la crescita della forza lavoro potrebbe stabilizzarsi su una media del 4% all'anno.

In più il mercato del lavoro è rigido, i datori di lavoro hanno poche possibilità di diminuire il numero di dipendenti e vi è una forte regolamentazione sui salari minimi nei diversi settori produttivi. Il settore pubblico è caratterizzato da alti benefici non salariali che disincentivano la mobilità. La Siria è un'esportatrice di forza lavoro. La forza lavoro formata emigra principalmente verso i Paesi del Golfo e quella non formata verso il Libano e la Giordania per le occupazioni stagionali nell'agricoltura. I rifugiati provenienti dall'estero aumentano ulteriormente la pressione all'interno del mercato del lavoro. Il sistema

scolastico, compresa la formazione professionale, non è in grado di offrire gli skill necessari al mercato del lavoro (ENPI, Syrian Arab Republic, p.13).

Il Governo si è già adoperato per sviluppare delle politiche attive per il mercato del lavoro, come ad esempio un Osservatorio sul mercato del lavoro, degli schemi di praticantato ed un miglioramento complessivo del sistema di formazione professionale. Nel 2002 è stata creata l'Agencia per la lotta alla disoccupazione (ACU), che provvede a fornire formazione imprenditoriale, microcrediti ed un programma garantito per l'impiego. L'ACU ha anche costituito degli uffici per l'impiego pubblico. Nel 2006 l'ACU è stata sostituita dalla Commissione pubblica per l'occupazione e lo sviluppo di progetti (PCSPD).

Tabella 3 : Economia reale in Siria

	2006	2007
PIL nominale (<i>miliardi \$</i>) (a prezzi correnti) -contributo agricoltura -contributo industria -contributo terziario	33,5	40,5 24% 27.9% 48.2%
TASSO CRESCITA PIL (%)	5,1	4,2
POPOLAZIONE (<i>milioni</i>)		19,7
PIL pro capite (\$)	2.695	3.548

Fonte : International Monetary Fund (IMF), *Syrian Arab Republic—2008 Article IV Consultation, Concluding Statement*, 29 ottobre 2008; CIA, *The World Factbook*

Tabella 2 : Interscambio commerciale totale in Tunisia

	2006	2007
ESPORTAZIONI (<i>miliardi di euro</i>)	8,3	10,8
IMPORTAZIONI (<i>miliardi di euro</i>)	12,7	16,4
SALDO B.C. (<i>miliardi di euro</i>)	-4,4	-5,7

Fonte : EU, DG Trade Statistics, *Syria*, 15 settembre 2008

Tabella 3 : Interscambio commerciale con l'UE (2003-2007)

	2003	2007	crescita media annua (%)
IMPORTAZIONI (<i>milioni di €</i>)	2.577	3.535	8,2
ESPORTAZIONI (<i>milioni di €</i>)	2.801	3.136	2,9
BILANCIA COMMERCIALE (<i>milioni di €</i>)	224	-399	

Fonte : EU, DG Trade Statistics, *Syria*, 15 settembre 2008

Syria, Trade with the European Union

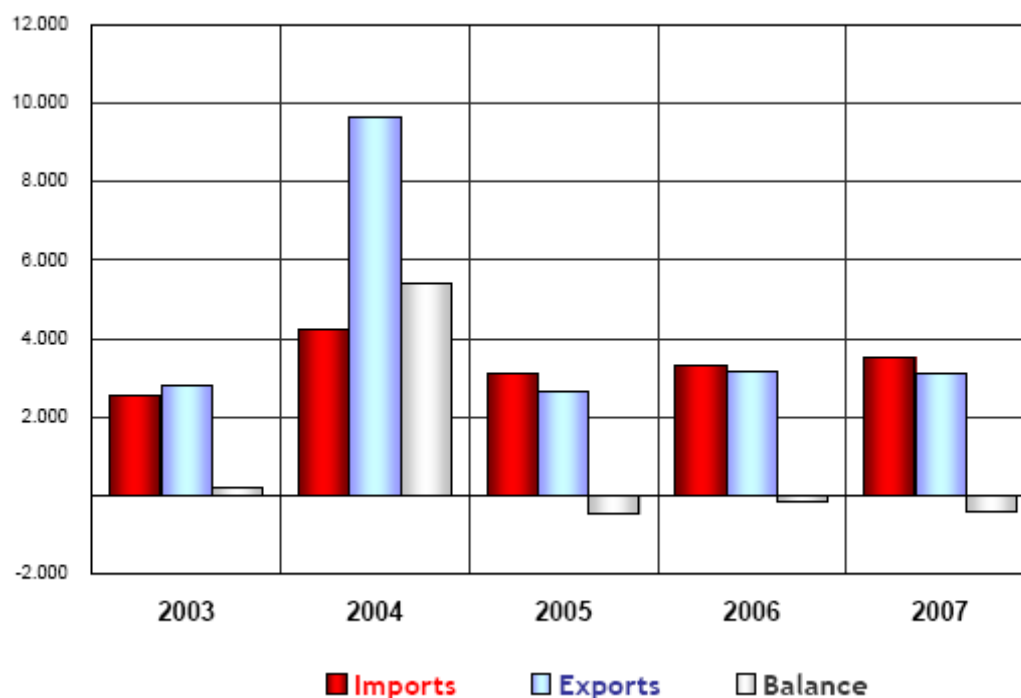


Grafico 4 : Interscambio commerciale con l'UE (2003-2007)

Fonte : EU, DG Trade Statistics, *Syria*, 15 settembre 2008

Tabella 4 : I 10 principali partner commerciali (2007)

A)PRINCIPALI PAESI FORNITORI DEL MERCATO SIRIANO	QUOTA DI MERCATO (milioni di euro)	B)PRINCIPALI PAESI DESTINATARI DELLE ESPORTAZIONI SIRIANE	QUOTA DI MERCATO (milioni di euro)
UE 25	3.535	IRAQ	3.170
ARABIA SAUDITA	2.049	UE 25	3.136
CINA	1.533	LIBANO	1.051
EGITTO	1.058	EGITTO	585
EMIRATI ARABI UNITI	1.007	ARABIA SAUDITA	551
UCRAINA	828	KUWAIT	346
IRAN	743	EMIRATI ARABI UNITI	298
LIBANO	676	ALGERIA	265
TURCHIA	640	TURCHIA	250
RUSSIA	618	GIORDANIA	242

Fonte : EU, DG Trade Statistics, *Syria*, 15 settembre 2008

2.1.11 Turchia

La Repubblica di Turchia ricopre una vasta area, 780.580 chilometri quadrati, ed è confinante con due Paesi dell'Unione Europea, la Grecia e la Bulgaria. La popolazione secondo le stime del 2008 raggiunge i 71.892.808.

Aspetti politici interni ed internazionali

La Turchia è stata fondata nel 1923 dall'eroe nazionale Mustafa Kemal, poi chiamato Atatürk (padre dei turchi), che ha adottato sotto la sua guida politica un'ampia serie di riforme sociali, legali e politiche rivolte alla creazione di uno Stato laico. Fino agli anni Cinquanta era presente un sistema monopartitico, mentre dopo la liberalizzazione del sistema si è assistito ad una proliferazione nel numero dei partiti intenzionati a far parte dell'arena politica nazionale. La Costituzione attuale risale al 7 novembre del 1982.

Attualmente la forma di governo è la repubblica parlamentare, con la presenza di un'unica camera, la Grande Assemblea Nazionale (Türkiye Büyük Millet Meclisi) eletta a suffragio universale⁸⁸. La Grande Assemblea Nazionale è composta da 550 seggi, assegnati a deputati che vengono eletti ogni cinque anni con un sistema proporzionale corretto da uno sbarramento al 10%. Le ultime elezioni si sono tenute il 22 luglio del 2007⁸⁹ e le prossime sono previste per il novembre del 2012.

Allo sbarramento del 10% sono passati solamente tre partiti: il Partito per la giustizia e lo sviluppo (Adalet ve Kalkınma Partisi, AKP), che ha ottenuto il 46,7% dei voti e 341 seggi; il Partito popolare repubblicano (Cumhuriyet Halk Partisi, CHP), che ha ottenuto il 20,9% dei voti e 112 seggi; il Partito di azione nazionale (Milletçi Hareket Partisi, MHP), che ha ottenuto il 14,3% dei voti e 71 seggi. I seggi rimanenti sono andati agli indipendenti (5,2%) e ad "altri" (13%) (CIA, The World Factbook).

Il Capo dello Stato attuale, dal 28 agosto del 2007, è il Presidente Abdullah Gül, eletto con un mandato di sette anni dalla Grande Assemblea Nazionale. Egli ha ampi poteri di controllo e supervisione sia sull'esecutivo sia sul legislativo.

La maggioranza parlamentare nomina il Primo ministro, che dal 13 marzo del 2003 è Recep Tayyip Erdogan.

La divisione amministrativa dello Stato è ripartita su 81 province ed il sistema giuridico è di matrice civil law, basato sull'esperienza di diversi codici europei.

⁸⁸ La Turchia è stato uno dei primi Paesi a concedere ai suoi cittadini il suffragio elettorale universale.

⁸⁹ Le ultime elezioni sono state ritardate, dovevano svolgersi nel novembre 2006, a causa di una crisi politica.

All'interno del territorio turco dal 1984 le forze militari stanno contrastando il movimento separatista curdo, guidato dal partito PKK, ora noto con il nome di KGK, e gli scontri hanno provocato nel corso degli anni numerose vittime. Dopo la cattura dei leader, avvenuta nel 1999, la parte rimanente degli insorti si sono rifugiati nel nord dell'Iraq. Nel 2004 il KGK ha annunciato la fine del cessate il fuoco e gli attacchi sono ripresi.

A livello internazionale la Turchia ha delle dispute territoriali per quanto riguarda il Mar Egeo con la Grecia. Sono in atto delle proteste formali da parte della Siria e dell'Iraq sull'intenzione turca di implementare progetti di controllo idrogeologico lungo il corso dell'Eufrate. I confini con l'Armenia rimangono chiusi nella regione del Nagorno-Karabakh.

Il Governo di Ankara fa parte dell'Organizzazione delle Nazioni Unite (ONU) dal 1945 ed è membro della NATO dal 1952. Nel 1964 la Turchia è divenuta un membro associato della Comunità Europea. Il Paese si è impegnato negli ultimi anni in un intenso sforzo per attuare le riforme necessarie per l'adesione all'Unione Europea.

Le relazioni tra Unione Europea e Turchia sono molto strette e le negoziazioni per l'accesso all'UE sono in pieno svolgimento. (EC, Turkey 2008 Progress Report, p.5).

Situazione economica

La crescita del PIL della Turchia dopo la pesante crisi finanziaria del 2001⁹⁰, è stata particolarmente sostenuta. Alla fine di quell'anno l'inflazione era al 70%, il PIL era diminuito del 10% ed il debito pubblico era giunto alla soglia del 90% del PIL (MAE/ICE, Turchia, 1° semestre 2008, p.1). Grazie ad un intervento del FMI, con un prestito stand-by di 16,5 miliardi di dollari, ed alla politica economica del Governo la situazione è migliorata (ICE, Turchia – Nota congiunturale, novembre 2008, p.5). Già dal 2002 si è potuto assistere a forti segni di ripresa, la crescita in quell'anno si è attestata all'8%, nel 2003 è stata del 6%, nel 2004 ha quasi raggiunto il 10%, nel 2005 è scesa leggermente al 7,7%, nel 2006 si è fermata al 6% e nel 2007 è stata del 4,5% (IMF, Turkey, p.9).

Il PIL nel 2007 ha raggiunto i 658 miliardi di dollari, (ICE, Turchia – Nota congiunturale, novembre 2008, p.3) ed è composto per il 76,1% dai servizi, per il

⁹⁰ Durante questa crisi vi è stata una svalutazione del 50%, tassi d'interesse nominali del 100%, collasso del sistema bancario e bancarotta di numerose imprese. La crisi attuale, come anche le precedenti, è stata causata dalla spesa pubblica fuori controllo, dagli alti tassi d'inflazione, dalla presenza eccessiva della poco efficiente industria di Stato e dal sistema bancario e finanziario non in linea con gli standard internazionali (ICE, Turchia – Nota congiunturale, novembre 2008, p.4).

16,5% dall'industria e per il 7,4% dall'agricoltura. Una composizione che va sempre più allineandosi a quella dei Paesi più avanzati (MAE/ICE, Turchia, 1° semestre 2008, p.2).

Il rallentamento nella crescita del PIL avvenuto nel 2007 può essere ricondotto: a una contrazione nel comparto agricolo causato dalla siccità; all'aumento dei prezzi relativi ai prodotti energetici; ad un aumento della spesa pubblica nel periodo pre-elettorale; al rafforzamento della lira turca e quindi una conseguente diminuzione delle esportazioni; a una riduzione degli investimenti privati ed, infine, a un deficit elevato della bilancia commerciale (MAE/ICE, Turchia, 1° semestre 2008, p.1).

Nel primo semestre del 2008, nonostante l'avvio della crisi globale ed il periodo di instabilità politica interna, sembra che l'economia turca abbia tenuto. Il tasso di crescita, sebbene inferiore alle performances precedenti, ha raggiunto nella prima metà dell'anno il 4,2%. La crescita in questo semestre è stata sostenuta dal commercio, dai servizi finanziari (+9,4%), dal settore immobiliare (+15,1%), da un incremento della domanda di beni di consumo e da un eccellente andamento delle esportazioni. Meno bene gli altri comparti quali l'agricoltura, la cui produzione in valore ha avuto una contrazione del 3,5%; l'industria, che ha visto la sua crescita ridursi al 2,5%; le costruzioni, con solo lo 0,9% di aumento. (MAE/ICE, Turchia, 1° semestre 2008, p.1).

Il forte incremento nel PIL pro-capite, che nel 2007 ha raggiunto i 9.333 dollari (ICE, Turchia – Nota congiunturale, novembre 2008, p. 3) è raddoppiato nell'arco di pochi anni. (MAE/ICE, Turchia, 1° semestre 2008, p.1)

Il tasso d'inflazione è stato in calo per gran parte del 2007, per poi iniziare una risalita verso la fine dell'anno. La politica monetaria restrittiva, con un tasso d'interesse reale superiore al 10% per quasi tutto il 2007, e la lira forte hanno consentito di toccare il risultato storico del 7% verso la metà dell'anno. La Banca Centrale ha iniziato allora un allentamento della politica monetaria, con un decremento del tasso d'interesse, che però con l'insorgere degli shock della domanda ha causato una risalita del tasso d'inflazione, portandolo nel marzo del 2008 a toccare il 9,2%. Recentemente l'indebolimento della lira ha provocato nuove pressioni inflazionistiche. Come risposta la Banca Centrale ha riavviato il ciclo di politiche restrittive (IMF, Turkey, p.11). Nel luglio 2008, a causa dell'ulteriore impennata dei prezzi energetici, l'inflazione è salita ancora fino al 12%.

Le riserve valutarie sono in costante aumento. Dagli oltre 40 miliardi di dollari presenti nelle casse dello Stato nel 2005 si è passati agli oltre 75 miliardi di dollari nel 2007. Il deficit della Bilancia dei Pagamenti è incrementato del 6,2%, toccando la quota di 26 miliardi di dollari. Il debito pubblico ha raggiunto, nel terzo trimestre del 2007, i 299,7 miliardi di dollari, di cui 227,4 miliardi di dollari

relativi al debito interno e 72,3 miliardi di dollari relativi al debito estero (ICE, Turchia – Nota congiunturale, novembre 2008, pp.3-7).

Il tasso di disoccupazione ha avuto un incremento notevole passando dal 9,6% del 2006 al 10,6% del 2007, lo stesso tasso del 2005 (ICE, Turchia – Nota congiunturale, novembre 2008, p.3). Nei primi cinque mesi del 2008 la situazione appare in miglioramento in quanto il tasso di disoccupazione è sceso all'8,9% (MAE/ICE, Turchia, 1° semestre 2008, p.4).

La Turchia possiede un elevato grado di apertura al commercio internazionale. Il sistema produttivo nazionale è trainato dalle esportazioni, che a sua volta si alimenta grazie alle forniture di beni intermedi e di investimento. Le importazioni della Turchia nel 2007 sono state pari a 169,987 miliardi di dollari, contro i 139,576 miliardi di dollari del 2006. La crescita è stata pari al 21,79%. Le esportazioni, a loro volta, sono aumentate nello stesso periodo del 25,28%, arrivando ai 107,154 miliardi di dollari. Il disavanzo nel 2007 è stato pari a 62,8 miliardi di dollari, il 16,3% in più rispetto al 2006. (ICE, Turchia – Nota congiunturale, novembre 2008, p.14).

I principali partner commerciali da cui la Turchia nel 2007 ha importato beni e servizi sono: la Russia (23,506 miliardi di dollari), la Germania (17,547 miliardi di dollari), la Cina (13,224 miliardi di dollari), l'Italia (9,967 miliardi di dollari), gli Stati Uniti (8,144 miliardi di dollari), la Francia (7,832 miliardi di dollari) e l'Iran con 6,614 miliardi di dollari. (ICE, Turchia – Nota congiunturale, novembre 2008, p.14).

I Paesi verso cui la Turchia ha maggiormente esportato nel 2007 sono: la Germania (11,994 miliardi di dollari), il Regno Unito (8,626 miliardi di dollari), l'Italia (7,479 miliardi di dollari), la Francia (5,974 miliardi di dollari), la Russia (4,727 miliardi di dollari), gli Stati Uniti (4,145 miliardi di dollari), l'Iran (1,387 miliardi di dollari). Da segnalare la fortissima crescita delle esportazioni verso la Cina (+49,91% rispetto al 2006) e verso la Russia (+46,01%). (ICE, Turchia – Nota congiunturale, novembre 2008, p.14).

A livello assoluto, il primo partner commerciale della Turchia risulta essere la Germania, con un interscambio di quasi 30 miliardi di dollari, ed un aumento del 21,3% rispetto al 2006. La Russia ricopre la seconda posizione nella classifica grazie alle esportazioni di gas naturale che coprono il 70% circa delle esigenze energetiche turche. L'Italia è il terzo partner commerciale della Turchia, con un interscambio pari a 17,4 miliardi di dollari. Rispetto al 2006 vi è stato un incremento del 12,3% (ICE, Turchia – Nota congiunturale, novembre 2008, p.15). Il sistema produttivo italiano è fortemente complementare a quello turco, oltre il 70% delle forniture italiane è costituito da beni strumentali e beni intermedi.

Le riforme economiche attuate dal governo di Ankara, e soprattutto il processo di privatizzazione, hanno permesso un notevole afflusso di capitali esteri. La privatizzazione è nell'agenda del Governo fin dal 1984, quando il suo modello industriale è stato convertito in export-led. Il processo di privatizzazione è stato istituzionalizzato nel 1994 con una legge specifica, che aveva il compito di definire la lista delle strutture da privatizzare, incaricando un'istituzione ad hoc per l'implementazione del programma. Dal 1985 sono state privatizzate circa 200 aziende pubbliche. Gli introiti derivanti da questo processo di riforma superano i 25 miliardi di dollari. Lo Stato è uscito completamente dall'industria del cemento e della distribuzione di prodotti petroliferi, mentre è ancora presente nei settori tessile, trasporto marittimo e lavorazione della carne. Il processo di disinvestimento è iniziato dai porti e dalle raffinerie, ed è proseguito con il settore bancario. Secondo le ultime informazioni fornite dal Governo turco, rimangono soltanto 31 aziende nel suo portafoglio (OECD, *Privatisation in the Meda Region: Where Do We Stand?*, p.27).

Proprio il settore bancario è uno di quelli più interessanti per il capitale estero. Fortemente attratti dalle favorevoli condizioni economiche gli investitori esteri hanno incrementato il flusso di IDE verso la Turchia del 24% di investimenti tra il 2003 e il 2007. Sono soprattutto le aziende europee ad investire in Turchia, ben 74 progetti, principalmente nei settori bancario, di distribuzione al dettaglio e costruzioni. La Turchia è un punto strategico di passaggio dall'Europa all'Asia ed è dotata di una forza lavoro competitiva ed a buon mercato, il che rappresenta fattore di attrazione per i capitali europei (ANIMA, p.80).

Nel complesso nel 2007 gli IDE in Turchia sono stati pari a 21,8 miliardi di dollari. La maggior parte di questi è giunta da: Stati Uniti (3,6 miliardi di dollari), Grecia (2,2 miliardi di dollari), Paesi Bassi (2,3 miliardi di dollari), Portogallo (701 milioni di dollari) e Austria (335 milioni di dollari). L'Italia nel 2007 ha investito in Turchia 75 milioni di dollari e lo stock degli investimenti al 2006 è di 4,6 miliardi di dollari. Nel complesso in Turchia operano 600 aziende italiane. Con questo risultato l'Italia si colloca al settimo posto dopo: Germania (3.162 imprese), Regno Unito (1.860), Olanda (1.429), Iran (902), Stati Uniti (854) e Russia (761) (ICE, *Turchia - Nota congiunturale*, novembre 2008, pp.22-23).

Sviluppo sociale

Esiste per la Turchia la necessità formale di adeguarsi agli standard europei di sviluppo umano e sociale per poter aderire all'Unione. I risultati raggiunti, grazie alle riforme portate avanti, in questi ultimi anni sono rilevanti anche se la Commissione europea esprime alcune critiche per quanto riguarda il rispetto dei diritti fondamentali dell'uomo ed alcuni aspetti del processo democratico. La Commissione reputa necessaria una modifica alla Costituzione per adattarla

agli standard internazionali per ciò che concerne i diritti fondamentali. Sebbene il Governo turco abbia incaricato un gruppo di accademici di lavorare a queste modifiche, nessun progetto è stato ancora presentato (EC, *Turkey 2008 Progress Report*, p.6).

La ratifica dei principali strumenti per la tutela dei diritti umani, come l'*Optimal Protocol* alla Convenzione contro la tortura delle Nazioni Unite (OPCAT), non è stata approvata dal parlamento turco. Anche le Convenzione per il diritto delle persone con disabilità e di tre protocolli addizionali alla Convenzione europea sui diritti umani (ECHR) sono ancora pendenti.

La corruzione rimane un problema presente nel Paese e le politiche atte al suo contrasto non sono state finora efficaci. La mancanza di una strategia complessiva, di un piano d'azione nazionale e di meccanismi di coordinamento è causa di un ritardo nella risoluzione del problema (EC, *Turkey 2008 Progress Report*, p.11).

La Turchia è caratterizzata da un *Human Development Index* relativamente basso rispetto al reddito pro-capite raggiunto. (Human Development Report, *Turkey*, p.1).

Tabella 5 : Economia reale in Turchia

	2006	2007
PIL nominale (<i>miliardi \$</i>) (a prezzi correnti) -contributo agricoltura -contributo industria -contributo terziario	526	658 7,4% 16,5% 76,1%
TASSO CRESCITA PIL (%)	6	4,5
POPOLAZIONE NEL 2008 (<i>milioni</i>)		71.89
PIL pro capite (\$)	5.250	9.333

Fonte : ICE, *Turchia – Nota congiunturale*, novembre 2008; IMF, *Turkey: Seventh Review and Inflation Consultation Under the Stand-By Arrangement and Request for Waiver of Nonobservance of Performance Criteria—Staff Report; Staff Supplement; Press Release on the Executive Board Discussion; and Statement by the Executive Director for Turkey*, agosto 2008; CIA, *The World Factbook*

Tabella 2 : Interscambio commerciale totale in Turchia

	2006	2007
ESPORTAZIONI (<i>miliardi di \$</i>)	85,535	107,154
IMPORTAZIONI (<i>miliardi di \$</i>)	139,576	169,987
SALDO B.C. (<i>miliardi di \$</i>)	-54,041	-62,833

Fonte : ICE, *Turchia - Nota congiunturale*, novembre 2008

Tabella 3 : Interscambio commerciale con l'UE (2003-2007)

	2003	2007	crescita media annua (%)
IMPORTAZIONI (<i>milioni di €</i>)	31.065	50.066	12,7
-prodotti primari			
-manufatti			
ESPORTAZIONI (<i>milioni di €</i>)	24.220	44.092	16,2
-prodotti primari			
-manufatti			
BILANCIA COMMERCIALE (<i>milioni di €</i>)	-6.844	-5.974	

Fonte : EU; DG Trade Statistics; 15 September 2008

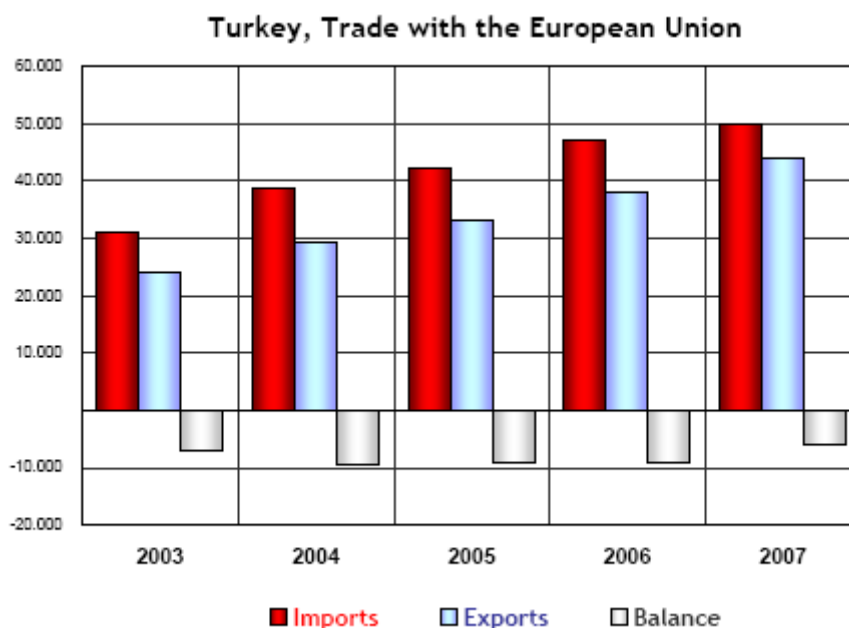


Grafico 1 : Interscambio commerciale con l'UE (2003-2007)

Fonte : EU; DG Trade Statistics; 15 September 2008

Tabella 4 : I 10 principali partner commerciali (2007)

A) PRINCIPALI PAESI FORNITORI DEL MERCATO TURCO	QUOTA DI MERCATO (mld \$)	B) PRINCIPALI PAESI DESTINATARI DELLE ESPORTAZIONI TURCHE	QUOTA DI MERCATO (mld \$)
RUSSIA (FED)	23,506	GERMANIA	11,996
GERMANIA	17,547	REGNO UNITO	8,626
CINA (R.P.)	13,224	ITALIA	7,479
ITALIA	9,967	FRANCIA	5,974
STATI UNITI	8,144	RUSSIA	4,727
FRANCIA	7,832	STATI UNITI	4,145
IRAN	6,614	IRAN	1,387
REGNO UNITO	5,471	CINA (R.P.)	1,039
SVIZZERA	5,269	SVIZZERA	0,935
COREA DEL SUD	4,369	-	-

Fonte : ICE, *Turchia - Nota congiunturale*, novembre 2008

2.2 ANALISI E CRITICITÀ DELLA MOBILITÀ DI PERSONE E DI MERCI

2.2.1 Marocco

Analisi della mobilità di persone

L'analisi della mobilità di persone è stata effettuata a partire dall'esame della popolazione residente relativa a ciascuna zona considerata, ove per zona si intende un'area omogenea in cui si è supposto di suddividere l'intero Paese.

In particolare è stata ricavata una stima della domanda di mobilità passeggeri a scala extra-provinciale, relativa all'ora di punta di un generico giorno feriale medio, per i motivi connessi con gli spostamenti di lavoro, a partire da quelli con origine casa (Tabella 2.8).

La domanda di mobilità di è stata stimata mediante un modello multistadio presente in letteratura (Cascetta, 2006).

I modelli multistadio ripartiscono la domanda complessiva di spostamenti emessi da ciascuna zona di origine nel periodo di riferimento, parzializzandola progressivamente, fra le destinazioni, i modi ed i percorsi possibili.

I modelli multistadio consentono di stimare ciascuna dimensione di scelta (spostarsi o meno, verso dove, con quale modo, seguendo quale percorso) mediante un sottomodello, che può essere, rispetto alle ipotesi di base:

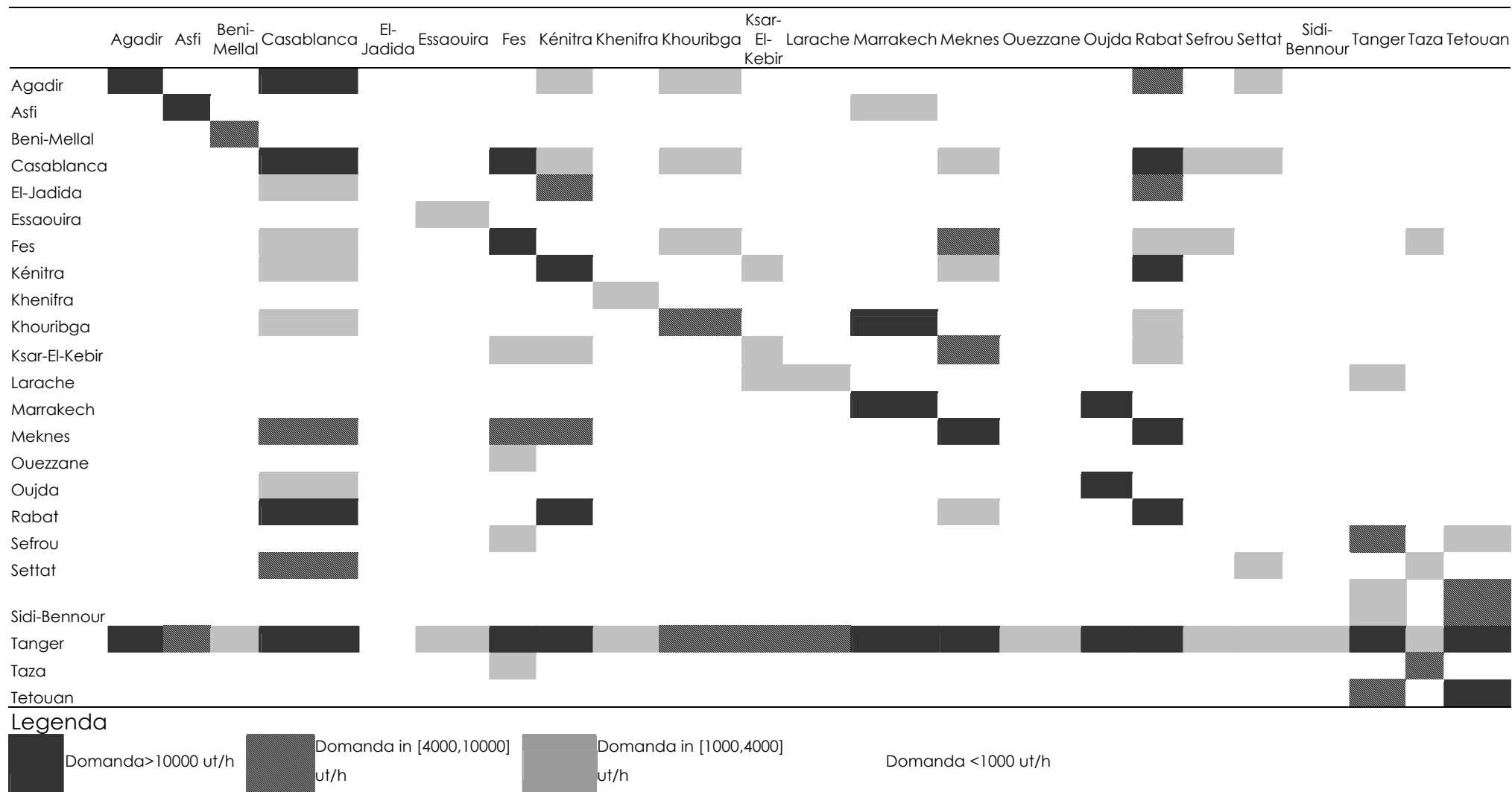
- comportamentale, se deriva da esplicite ipotesi sul comportamento di scelta degli utenti;
- descrittivo, se, invece, descrive le relazioni fra la domanda ed il sistema socio-economico e dei trasporti senza formulare ipotesi specifiche sul comportamento dei decisori.

L'ordine della sequenza dei sottomodelli da utilizzare all'interno dei modelli multistadio non è fissato a priori: ogni formulazione del modello corrisponde ad un'ipotesi sull'ordine nel quale le scelte relative alle diverse dimensioni vengono fatte dall'utente e quindi su come queste si influenzano reciprocamente.

Inoltre, nelle applicazioni è possibile utilizzare specificazioni con un numero maggiore o minore di stadi, in funzione delle dimensioni di scelta che devono essere simulate.

Nell'Appendice A viene descritto il modello di domanda utilizzato nell'ambito di questo lavoro.

Tabella 2.8 - Marocco. Matrice di distribuzione



L'analisi della matrice di distribuzione consente di individuare le relazioni origine/destinazione caratterizzate dalla maggiore domanda di spostamento. A tal fine nella matrice vengono evidenziate, con livelli di grigio differenti, 4 classi principali:

- relazioni con domanda di spostamento superiore a 10000 ut/h;
- relazioni con domanda di spostamento compresa tra 4000 e 10000 ut/h;
- relazioni con domanda di spostamento compresa tra 1000 e 4000 ut/h;
- relazioni con domanda di spostamento inferiore a 1000 ut/h.

Dall'analisi della domanda di distribuzione risulta che, rispetto al totale delle 529 relazioni considerate:

- 29 (5.5% del totale) sono caratterizzate da una domanda di mobilità superiore a 10000 ut/h ;
- 19 (3.6% del totale) sono caratterizzate da una domanda di mobilità compresa nell'intervallo 4000 -10000 ut/h;
- 46 (8.7% del totale) sono caratterizzate da una domanda di mobilità compresa nell'intervallo 1000 -4000 ut/h ;
- 435 (82.2% del totale) sono caratterizzate da una domanda di mobilità inferiore a 1000 ut/h .

Le relazioni caratterizzate da una domanda di mobilità superiore a 10000 ut/h sono:

- relazioni intrazonali, relative alle zone di Agadir, Asfi, Casablanca, Fes, Kenitra, Marrakech, Meknes, Oujda, Rabat, Tanger e Tetouan, nel 2.1% dei casi, rispetto al 5.5 % succitato;
- relazioni tra zone caratterizzate da elevati valori di popolazione residente, generalmente superiori a 500000 abitanti, e da distanze origine/destinazione piuttosto basse, nel restante 3.4% dei casi, rispetto al 5.5 % succitato (ne sono un esempio Casablanca-Rabat ; Casablanca-Fes; Fes-Rabat ; Khouribga-Marrakech; Marrakech-Rabat ; Oujda-Rabat; le relazioni con origine Tanger).

Analisi della mobilità di merci

L'Unione Europea rappresenta il principale fornitore del Marocco, con il 53 % del totale delle importazioni, ma, al tempo stesso, ne è il principale cliente, con il 74 % del totale delle esportazioni.

Nella Figura 2.1 vengono rappresentati gli andamenti degli scambi del Marocco con l'Unione Europea.
Rispetto alle relazioni con gli altri Paesi europei, la Francia è il primo Paese, sia in termini di esportazioni che di importazioni, seguito da Italia e Spagna (

Tabella 2.9).

Gli scambi del Marocco con gli altri Paesi maghrebini sono piuttosto limitati. Nella Tabella 2.10 sono rappresentati alcuni valori di riferimento.

Un contributo fondamentale al funzionamento del sistema economico del Marocco è fornito dalle infrastrutture portuali. Le ventiquattro strutture portuali esistenti gestiscono il 98% del volume complessivo del commercio marocchino, per un totale di oltre 56 milioni di tonnellate all'anno tra importazioni ed esportazioni. Un ruolo preponderante è svolto dal porto di Casablanca dal quale passa oltre il 35% del traffico mercantile in entrata ed in uscita dal territorio marocchino con un ruolo cruciale nei settori chiave degli idrocarburi e dei fosfati; dietro Casablanca si collocano in ordine di volume di traffico i porti di: Jorf Lasfar (11.152.517 tonnellate); Mohammedia (8.280.194 tonnellate); Safi (4.865.434 tonnellate); Tangeri (3.420.721 tonnellate); Agadir (2.105.672 tonnellate).

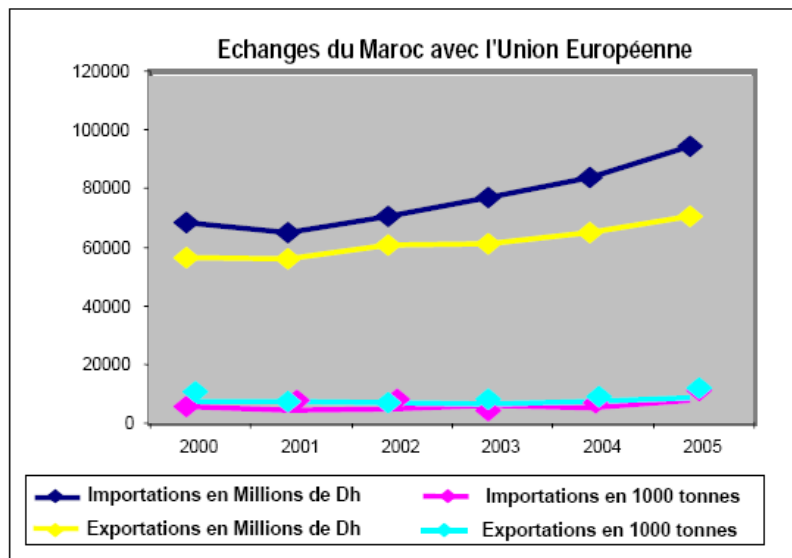


Figura 2.1 – Scambi del Marocco con l'Unione Europea (Fonte: Office des Changes)

Tabella 2.9- Scambi del Marocco con i Paesi dell'Unione Europea

Pays	2004				2005			
	Importations		Exportations		Importations		Exportations	
	Poids (kt)	Valeur (10 ⁶ Dhs)	Poids (kt)	Valeur (10 ⁶ Dhs)	Poids (kt)	Valeur (10 ⁶ Dhs)	Poids (kt)	Valeur (10 ⁶ Dhs)
France	2.265	29.148	1.884	29.521	3.353	33.483	1.936	29.829
Espagne	1.827	19.246	3.717	15.358	1.654	21.448	3.756	19.844
Italie	647	10.312	599	4100	687	11.103	634	4.962
Allemagne	431	9.329	362	3.004	797	8.866	448	3.177
Grande Bretagne	444	5.217	468	6.710	251	4.127	389	6.289
Irlande	42	1.521	36	188	59	1.470	27	253
Pays Bas	252	2.621	549	2.025	423	3.510	526	2.511
UEBL	352	2.889	770	2.068	343	3.350	824	2.755
Suisse	7	2.083	28	947	12	2.070	35	1.001
Portugal	182	1.856	220	906	197	2.001	303	1.663
Pologne	1.014	1.073	791	289	1.045	-	809	313
Total	7.463	46.818	9.424	65.116	8.821	91.428	9.687	72.597

Fonte: Chafik, 2007

Tabella 2.10 - Scambi del Marocco con i Paesi del Maghreb

Pays	Importations en 2005 (10 ⁶ DH)		Exportations en 2005(10 ⁶ DH)	
	Poids (k t)	Valeur (10 ⁶ Dhs)	Poids (k t)	Valeur (10 ⁶ Dhs)
Algérie	1.009	3.169	86	446
Tunisie	218	1.106	12	442
Libye	2	629	52	171
Mauritanie	113	9	80	211
Total	1.342	4.913	230	1.270

Fonte: Chafik, 2007

Criticità

In Figura 2.2 sono rappresentati: le città del Marocco con simboli la cui dimensione è crescente in funzione del numero di abitanti; il grafo stradale; il grafo ferroviario, la rete portuale e la rete aeroportuale. Dall'analisi dei dati disponibili è possibile evidenziare i punti di forza e di debolezza di seguito elencati.

Punti di forza

1. Le città di Casablanca e Rabat con numero di residenti superiore a 1000000 abitanti, sono collegate al sistema stradale principale;
2. Le città di Agadir, Marrakech, Fes, Tangeri, Meknès e Oujda con numero di residenti superiore a 500000 abitanti sono collegate al sistema stradale principale;
3. Le città di Kenitra e Tetouan con numero di residenti compresi tra 250000 e 500000 abitanti sono collegate al sistema stradale principale;

4. Le città di Casablanca e Rabat con numero di residenti superiore a 1000000 abitanti, sono collegate al sistema ferroviario;
5. Le città di Kenitra e Tetouan con numero di residenti compresi tra 250000 e 500000 abitanti sono collegate al sistema ferroviario;

Punti di debolezza

1. la città di Asfi, con popolazione di maggiore di 250000 abitanti, non risulta essere servita dal sistema stradale principale;
2. la città di Agadir, con popolazione di maggiore di 500000 abitanti, non risulta essere servita dal sistema ferroviario;
3. le città di Asfi e Beni Mellal, con popolazione di compresa tra 100000 e 250000 abitanti, non risultano essere servite dal sistema ferroviario;
4. Il porto di Asfi non risulta connesso alla rete stradale principale;
5. Il porto di Asfi non risulta connesso alla rete ferroviaria.

L'analisi dell'interazione domanda – offerta consente di evidenziare ulteriori criticità relative allo stato del sistema di offerta stradale in un'ora di punta. In particolare, sono state individuate tre classi di archi in funzione del grado di saturazione degli archi stessi. Il grado di saturazione è definito come rapporto tra il flusso su un arco e la capacità dell'arco stesso. Le tre classi individuate sono le seguenti:

- il flusso sull'arco è inferiore alla capacità, i veicoli non interagiscono tra di loro e viaggiano con velocità libera di deflusso (saturazione bassa);
- il flusso sull'arco è inferiore alla capacità, i veicoli cominciano ad interagire tra di loro e viaggiano con velocità inferiore a quella libera di deflusso (saturazione media);
- flusso sull'arco prossimo o uguale alla capacità, i veicoli interagiscono tra di loro e si verificano fenomeni di stop and go (saturazione alta).

In Figura 2.3 sono riportati i risultati di questa analisi, da cui emerge l'elevata saturazione negli archi della rete costiera, ed in particolare in prossimità dei centri urbani di Casablanca, Settat, Sidi Bennour, Marrackech, Taza e Tangeri.

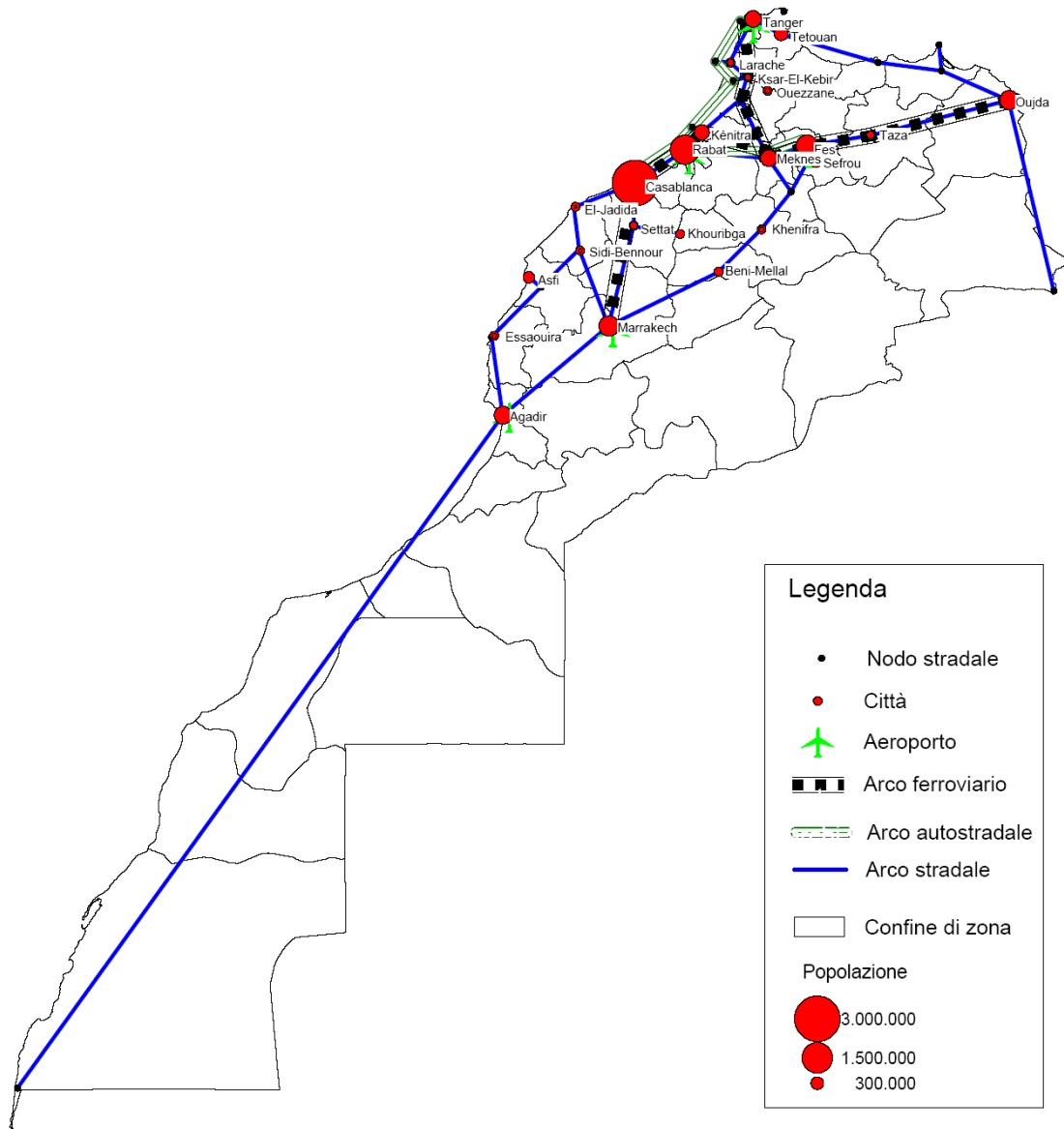


Figura 2.2 – Marocco. Criticità generali relative alla mobilità

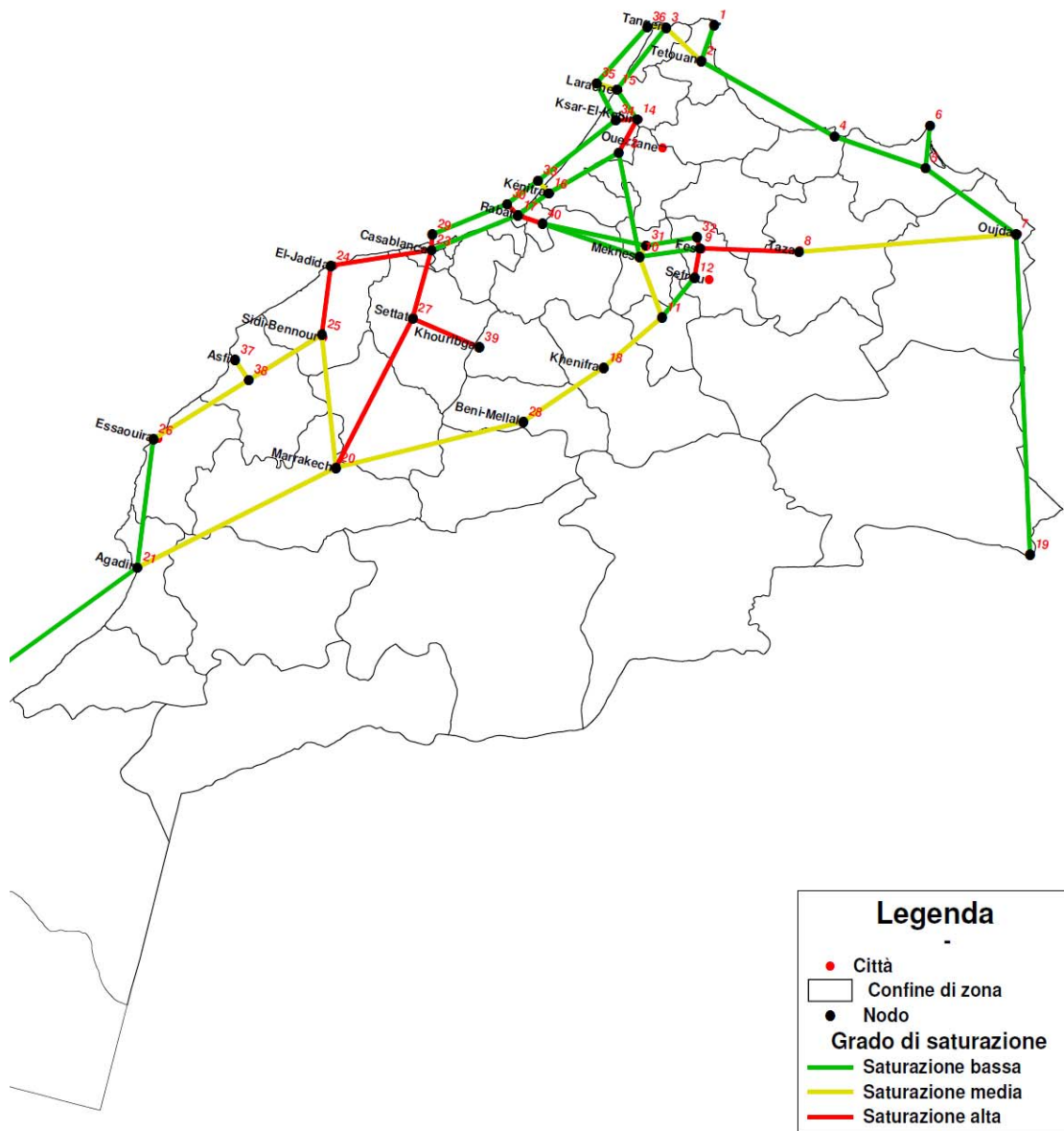


Figura 2.3 – Marocco. Criticità della rete stradale

2.2.2 Algeria

In questo paragrafo viene proposta un'analisi della mobilità di persone e merci dell'Algeria, derivante da un esame delle condizioni socio-economiche del Paese.

Analisi della mobilità di persone

L'analisi della mobilità di persone è stata effettuata a partire dall'esame della popolazione residente relativa a ciascuna zona considerata, ove per zona si intende un'area omogenea in cui si è supposto di suddividere l'intero Paese.

In particolare è stata ricavata una stima della domanda di mobilità passeggeri a scala extra-provinciale, relativa all'ora di punta di un generico giorno feriale medio, per i motivi connessi con gli spostamenti di lavoro, a partire da quelli con origine casa (Tabella 2.11).

La domanda di mobilità di è stata stimata mediante un modello multistadio presente in letteratura (Cascetta, 2006).

I modelli multistadio ripartiscono la domanda complessiva di spostamenti emessi da ciascuna zona di origine nel periodo di riferimento, parzializzandola progressivamente, fra le destinazioni, i modi ed i percorsi possibili.

I modelli multistadio consentono di stimare ciascuna dimensione di scelta (spostarsi o meno, verso dove, con quale modo, seguendo quale percorso) mediante un sottomodello, che può essere, rispetto alle ipotesi di base:

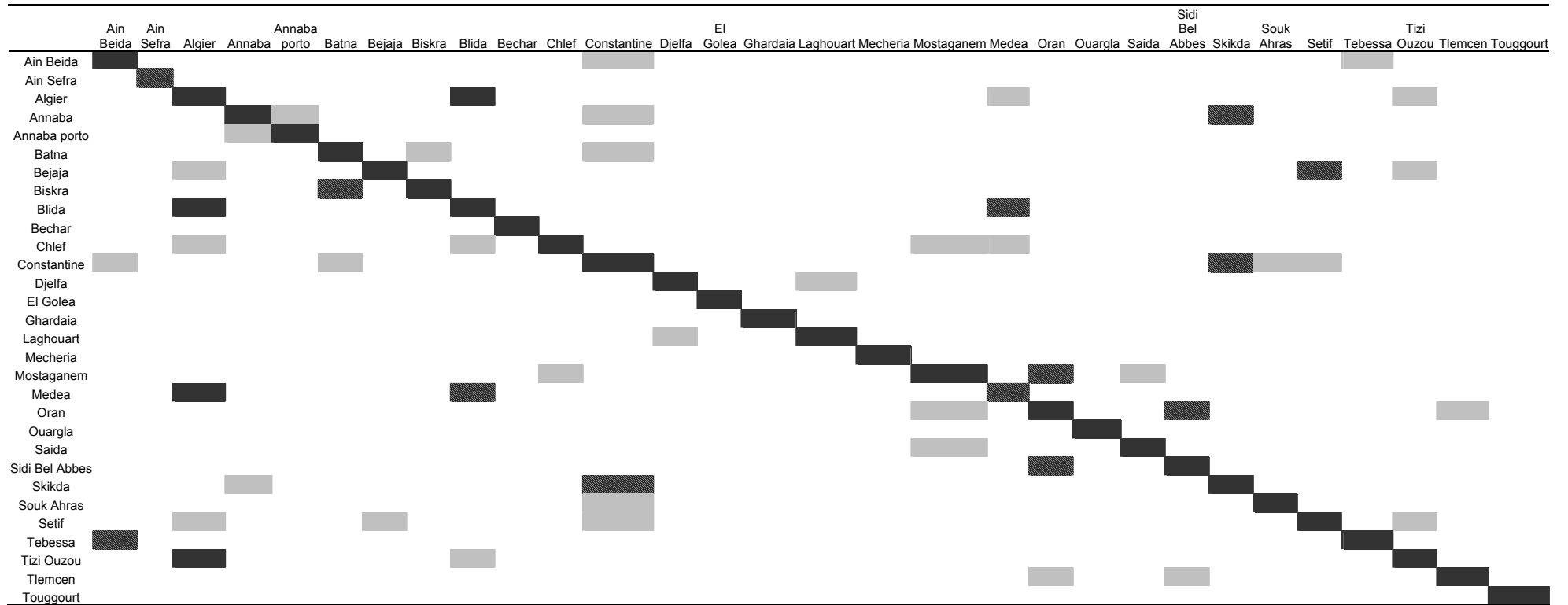
- comportamentale, se deriva da esplicite ipotesi sul comportamento di scelta degli utenti;
- descrittivo, se, invece, descrive le relazioni fra la domanda ed il sistema socio-economico e dei trasporti senza formulare ipotesi specifiche sul comportamento dei decisori.

L'ordine della sequenza dei sottomodelli da utilizzare all'interno dei modelli multistadio non è fissato a priori: ogni formulazione del modello corrisponde ad un'ipotesi sull'ordine nel quale le scelte relative alle diverse dimensioni vengono fatte dall'utente e quindi su come queste si influenzano reciprocamente.

Inoltre, nelle applicazioni è possibile utilizzare specificazioni con un numero maggiore o minore di stadi, in funzione delle dimensioni di scelta che devono essere simulate.

Nell'Appendice A viene descritto il modello di domanda utilizzato nell'ambito di questo lavoro.

Tabella 2.11 - Algeria. Matrice di distribuzione



Legenda



L'analisi della matrice di distribuzione consente di individuare le relazioni origine/destinazione caratterizzate dalla maggiore domanda di spostamento. A tal fine nella matrice vengono evidenziate, con livelli di grigio differenti, 4 classi principali:

- relazioni con domanda di spostamento superiore a 10000 ut/h;
- relazioni con domanda di spostamento compresa tra 4000 e 10000 ut/h;
- relazioni con domanda di spostamento compresa tra 1000 e 4000 ut/h;
- relazioni con domanda di spostamento inferiore a 1000 ut/h.

Dall'analisi della domanda di distribuzione risulta che, rispetto al totale delle 900 relazioni considerate:

- 32 (3,6% del totale) sono caratterizzate da una domanda di mobilità superiore a 10000 ut/h ;
- 13 (1,4% del totale) sono caratterizzate da una domanda di mobilità compresa nell'intervallo 4000 -10000 ut/h;
- 35 (3,9% del totale) sono caratterizzate da una domanda di mobilità compresa nell'intervallo 1000 -4000 ut/h ;
- 820 (91,1% del totale) sono caratterizzate da una domanda di mobilità inferiore a 1000 ut/h .

Le relazioni caratterizzate da una domanda di mobilità superiore a 10000 ut/h sono:

- relazioni intraprovinciali, relative a tutte le province considerate, nel 3.3% dei casi, rispetto al 3.6% succitato;
- relazioni tra province caratterizzate da elevati valori di popolazione residente e da distanze origine/destinazione piuttosto basse, nel restante 0.3% dei casi, rispetto al 3.6% succitato (Algeri-Blida; Blida-Algeri; Medea-Algeri ; Tizi-Ozou-Algeri).

Analisi della mobilità di merci

In merito alla mobilità delle merci, i dati disponibili sono aggregati per Paese e sinteticamente riportati nelle Tabella 2.12 (trasporto marittimo) e nella Tabella 2.13 (trasporto ferroviario).

La maggior parte degli scambi commerciali e delle esportazioni di petrolio e gas in Algeria avvengono via mare, il trasporto marittimo ha, quindi, un ruolo fondamentale nello sviluppo economico del paese.

Tabella 2.12 – Algeria. Dati aggregati relativi al trasporto di merce via mare

	Unità	1997	1998	1999
Merci esportate (imbarcate)	10 ⁶ ton.	15,2	16,0	16,6
Merci importate (sbarcate)	10 ⁶ ton	74,3	75,5	77,9
di cui idrocarburi	10 ⁶ ton	72,3	73,5	75,8

Fonte: <http://www.ons.dz/Demogr/resultrgph1998.htm>, ultima verifica 17/12/2008

Tabella 2.13 – Algeria. Dati aggregati relativi al trasporto di merce via ferrovia (Société Nationale des Transports Ferroviaires)

	Unità	1997	1998	1999
Lunghezza della rete	Km	4 219	4 272	3 973
Tonnellate trasportate	Migliaia	7 927	8 292	7 842
Tonnellate chilometro	10 ⁶ .ton*Km	2 892	2 174	2 033

Fonte: <http://www.ons.dz/Demogr/resultrgph1998.htm>, ultima verifica 17/12/2008

Criticità

In Figura 2.4 sono rappresentati: le città dell'Algeria con simboli la cui dimensione è crescente in funzione del numero di abitanti; il grafo stradale; il grafo ferroviario, la rete portuale e la rete aeroportuale. Dall'analisi dei dati disponibili è possibile evidenziare i punti di forza e di debolezza di seguito elencati.

Punti di forza

1. La città di Algeri con numero di residenti superiore a 1 500 000 è connessa al sistema stradale principale in modo ottimale;
2. Le città di Orano e Contantine con numero di residenti superiore a 500 000 sono connesse al sistema stradale principale;
3. Le città di Annaba, Batna e Blida con numero di residenti compreso tra 250 000 e 500 000 abitanti sono connesse al sistema stradale principale;
4. La città di Algeri con numero di residenti superiore a 1 500 000 è connessa al sistema ferroviario;
5. Le città di Orano e Contantine con numero di residenti superiore a 500 000 sono connesse al sistema;
6. Le città di Annaba, Batna e Blida con numero di residenti compreso tra 250 000 e 500 000 abitanti sono connesse al sistema ferroviario.

Punti di debolezza

1. Le città di Sidi Bel Abbès, Tiaret, Mostaganem, Bou Saada, Bejaia, El Oued, caratterizzate da una popolazione compresa tra i 100000 e i 200000 abitanti, sono prive del sistema stradale principale;
2. Le città di Djelfa, Sidi Bel Abbès, Tlemcen, , Bou Saada, El Oued, Ouargla, Ghardaia, caratterizzate da una popolazione compresa tra i 100000 e i 200000 abitanti, sono prive del sistema di trasporto ferroviario;
3. Le città di Tenes, Bejaia, Djen-Djen, Ghazaoued, sede di porti, sono caratterizzate dall'assenza del sistema stradale principale;
4. Il porto di Tenes non è collegato alla rete ferroviaria.

L'analisi dell'interazione domanda – offerta consente di evidenziare ulteriori criticità relative allo stato del sistema di offerta stradale in un'ora di punta. In particolare, sono state individuate tre classi di archi in funzione del grado di saturazione degli archi stessi. Il grado di saturazione è definito come rapporto tra il flusso su un arco e la capacità dell'arco stesso. Le tre classi individuate sono le seguenti:

- il flusso sull'arco è inferiore alla capacità, i veicoli non interagiscono tra di loro e viaggiano con velocità libera di deflusso (saturazione bassa);
- il flusso sull'arco è inferiore alla capacità, i veicoli cominciano ad interagire tra di loro e viaggiano con velocità inferiore a quella libera di deflusso (saturazione media);
- flusso sull'arco prossimo o uguale alla capacità, i veicoli interagiscono tra di loro e si verificano fenomeni di stop and go (saturazione alta).

In Figura 2.5 sono riportati i risultati di questa analisi, da cui emerge l'elevata saturazione associata agli archi della rete costiera, ed in particolare in prossimità dei centri urbani di Algeri, Blida, Medea, Orano, Skikda, Bejaia, Constantine.

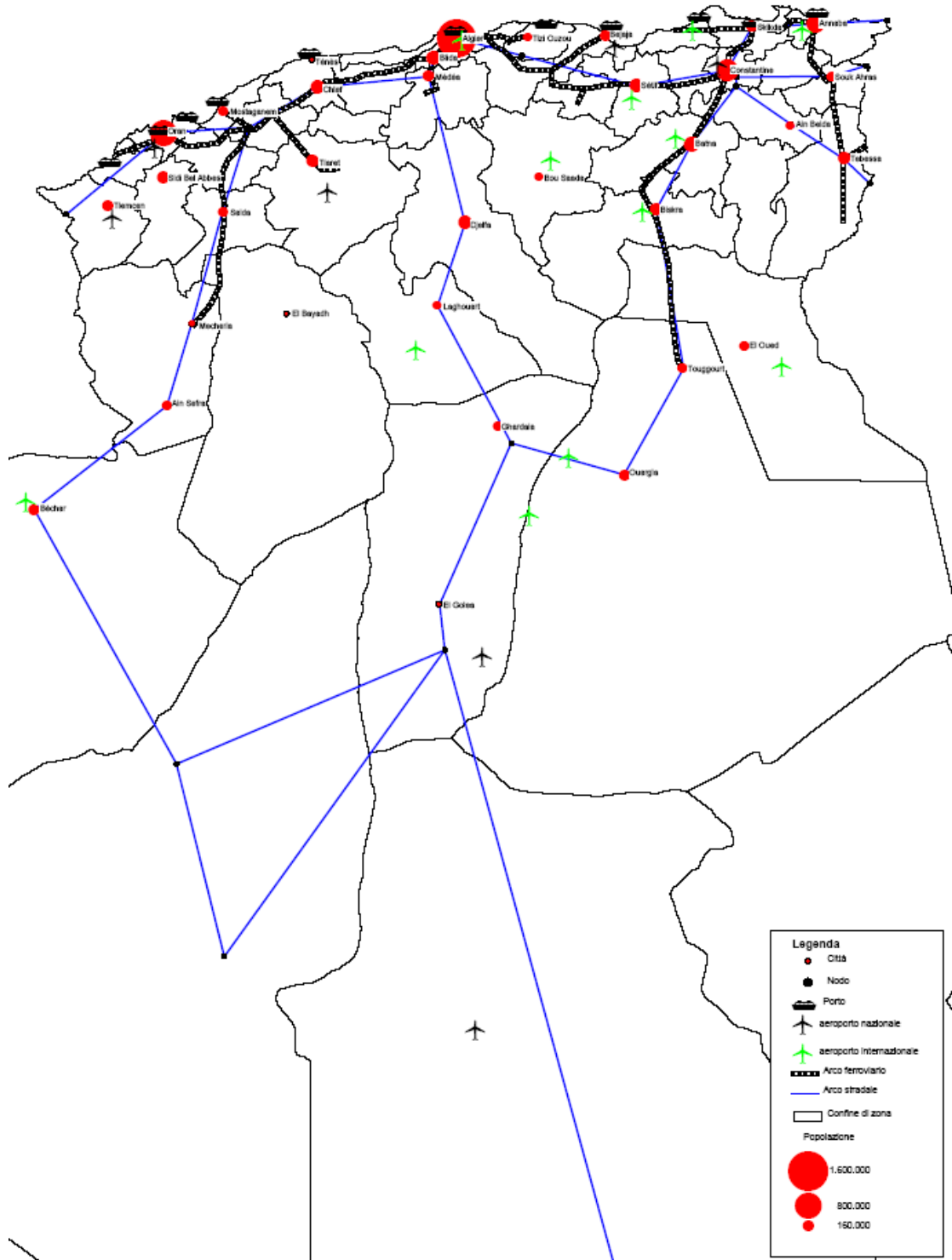


Figura 2.4 – Algeria. Criticità generali relative alla mobilità

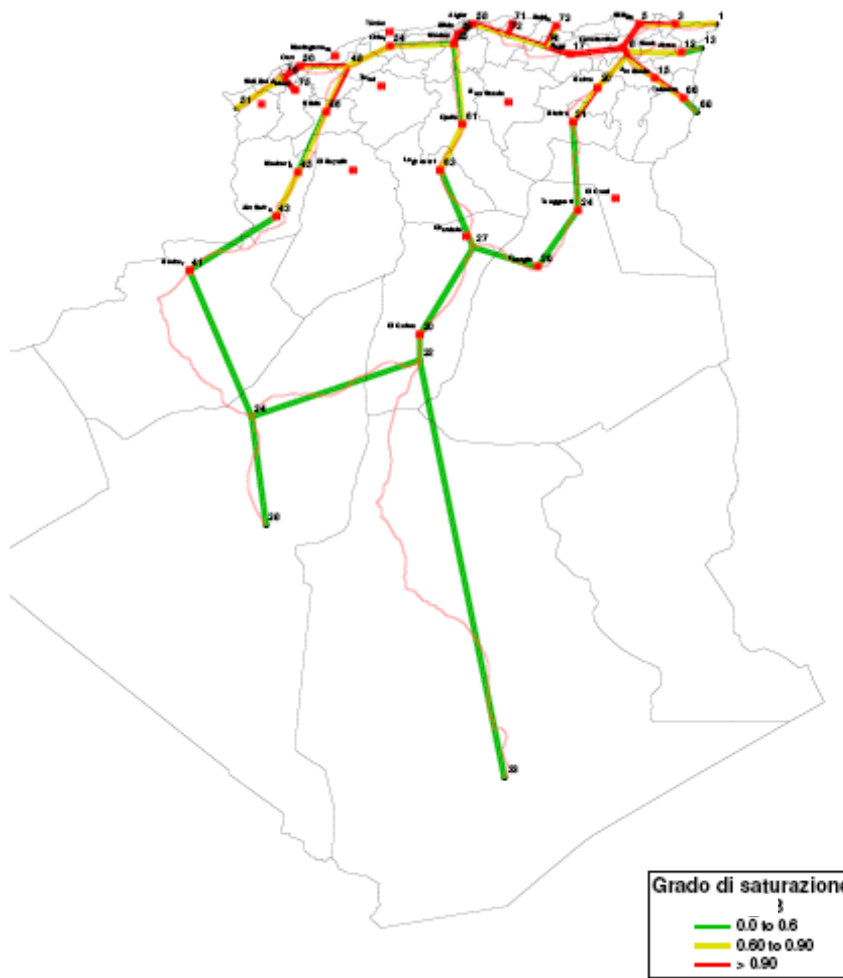


Figura 2.5 – Algeria. Criticità della rete stradale

2.2.3 Tunisia

Analisi della mobilità di persone

L'analisi della mobilità di persone è stata effettuata a partire dall'esame della popolazione residente relativa a ciascuna zona considerata, ove per zona si intende un'area omogenea in cui si è supposto di suddividere l'intero Paese.

In particolare è stata ricavata una stima della domanda di mobilità passeggeri a scala extra-provinciale, relativa all'ora di punta di un generico giorno feriale medio, per i motivi connessi con gli spostamenti di lavoro, a partire da quelli con origine casa (Tabella 2.14).

La domanda di mobilità di è stata stimata mediante un modello multistadio presente in letteratura (Cascetta, 2006).

I modelli multistadio ripartiscono la domanda complessiva di spostamenti emessi da ciascuna zona di origine nel periodo di riferimento, parzializzandola progressivamente, fra le destinazioni, i modi ed i percorsi possibili.

I modelli multistadio consentono di stimare ciascuna dimensione di scelta (spostarsi o meno, verso dove, con quale modo, seguendo quale percorso) mediante un sottomodello, che può essere, rispetto alle ipotesi di base:

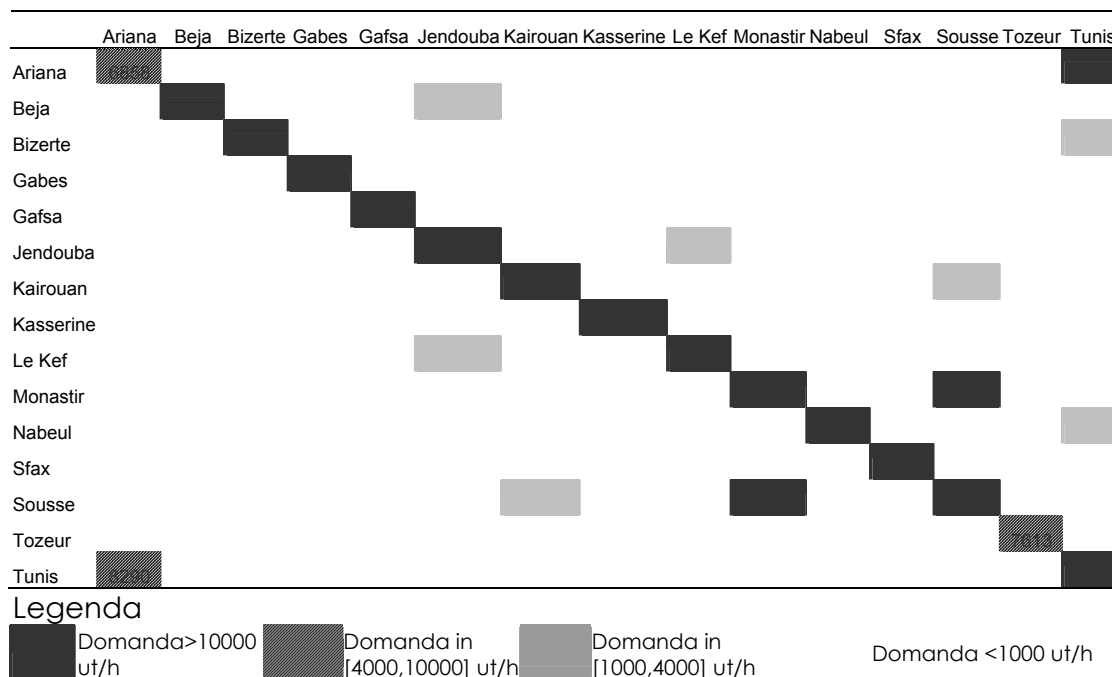
- comportamentale, se deriva da esplicite ipotesi sul comportamento di scelta degli utenti;
- descrittivo, se, invece, descrive le relazioni fra la domanda ed il sistema socio-economico e dei trasporti senza formulare ipotesi specifiche sul comportamento dei decisori.

L'ordine della sequenza dei sottomodelli da utilizzare all'interno dei modelli multistadio non è fissato a priori: ogni formulazione del modello corrisponde ad un'ipotesi sull'ordine nel quale le scelte relative alle diverse dimensioni vengono fatte dall'utente e quindi su come queste si influenzano reciprocamente.

Inoltre, nelle applicazioni è possibile utilizzare specificazioni con un numero maggiore o minore di stadi, in funzione delle dimensioni di scelta che devono essere simulate.

Nell'Appendice A viene descritto il modello di domanda utilizzato nell'ambito di questo lavoro.

Tabella 2.14 - Tunisia. Matrice di distribuzione



L'analisi della matrice di distribuzione consente di individuare le relazioni origine/destinazione caratterizzate dalla maggiore domanda di spostamento. A tal fine nella matrice vengono evidenziate, con livelli di grigio differenti, 4 classi principali:

- relazioni con domanda di spostamento superiore a 10000 ut/h;
- relazioni con domanda di spostamento compresa tra 4000 e 10000 ut/h;
- relazioni con domanda di spostamento compresa tra 1000 e 4000 ut/h;
- relazioni con domanda di spostamento inferiore a 1000 ut/h.

Dall'analisi della domanda di distribuzione risulta che, rispetto al totale delle 225 relazioni considerate:

- 16 (7,1% del totale) sono caratterizzate da una domanda di mobilità superiore a 10000 ut/h ;
- 3 (1,3% del totale) sono caratterizzate da una domanda di mobilità compresa nell'intervallo 4000 -10000 ut/h;

- 7 (3,1% del totale) sono caratterizzate da una domanda di mobilità compresa nell'intervallo 1000 -4000 ut/h;
- 199 (88,4% del totale) sono caratterizzate da una domanda di mobilità inferiore a 1000 ut/h .

Le relazioni caratterizzate da una domanda di mobilità superiore a 10000 ut/h sono:

- relazioni intraprovinciali, relative alle province di Beja, Bizerte, Gabes, Gafsa, Jendouba, Karouan, Kasserine, Le Kef, Monastir, Nabeul, Sfax, Sousse e Tunis, nel 5.8 % dei casi, rispetto al 7.1% del totale succitato;
- relazioni tra province caratterizzate da elevati valori di popolazione residente e da distanze origine/destinazione piuttosto basse, nel restante 1.3% dei casi , rispetto al 7.1% del totale succitato (Ariana-Tunis; Monastir-Sousse; Sousse-Monastir).

Analisi della mobilità di merci

In merito alla mobilità delle merci, i dati disponibili sono aggregati per tutto il Paese e sinteticamente riportati nella Tabella 2.15 (importazioni) e nella Tabella 2.16 (esportazioni).

Tabella 2.15 – Tunisia. Flusso di importazioni in milioni di dollari

Paesi/Aree	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
UE 27	74,57	73,94	76,39	72,61	71,73	72,19	71,62	74,05	70,27	69,69
Francia	24,40	23,78	27,08	26,76	26,31	25,79	25,58	27,28	25,04	23,47
Italia	18,86	19,31	19,89	18,44	19,12	19,13	19,49	18,68	18,99	20,93
Germania	12,69	13,51	12,05	11,15	9,60	9,54	8,93	9,00	8,44	8,24
Spagna	3,94	4,16	4,29	4,03	3,99	4,56	4,94	5,73	5,29	5,14
Belgio	.	.	.	3,80	3,51	3,59	3,11	3,17	2,81	2,63
Regno Unito	1,88	2,62	2,12	2,09	2,42	2,40	2,37	2,41	2,18	2,19
Paesi Bassi	2,33	2,03	2,51	2,17	2,09	1,83	1,81	2,18	1,79	1,83
EUROPA CENTRO ORIENTALE	1,33	1,65	1,98	2,00	2,27	2,58	3,56	3,50	4,55	4,57
Russia (Federazione di)	1,08	1,47	1,37	1,47	1,86	1,82	1,95	2,26	3,07	2,85
Ucraina	0,20	0,11	0,49	0,47	0,34	0,67	1,57	1,14	1,43	1,68
ALTRI PAESI EUROPEI	2,76	2,34	3,12	4,48	2,78	2,63	3,02	3,28	3,68	3,38
Turchia	1,30	1,09	1,64	1,71	1,83	1,51	1,55	1,96	2,53	2,26
Svizzera	1,35	1,18	1,40	0,91	0,93	1,10	1,39	1,26	1,11	1,08
AFRICA SETTENTRIONALE	5,86	5,13	3,78	4,51	5,96	5,52	5,07	2,81	4,90	5,88
Libia	3,05	3,05	2,09	2,80	3,73	3,40	3,02	1,29	3,32	3,87
Algeria	1,65	0,96	0,60	0,63	1,02	0,87	0,95	0,57	0,59	1,03
ALTRI PAESI AFRICANI	0,83	0,80	0,84	0,60	0,63	0,65	0,61	0,60	0,51	0,51
AMERICA SETTENTRIONALE	4,65	5,05	3,96	4,95	4,86	4,50	4,09	3,60	3,16	2,72
Stati Uniti	4,16	4,29	3,46	4,31	4,61	4,04	3,17	2,66	2,83	2,50
AMERICA CENTRO MERIDIONALE	2,38	2,78	1,80	1,64	1,61	2,10	2,56	2,11	2,86	2,45
Brasile	0,77	0,80	0,58	0,67	0,51	0,75	0,80	0,67	1,23	1,16
Argentina	1,10	1,60	0,85	0,71	0,87	1,02	1,39	1,11	1,28	1,05
MEDIO ORIENTE	1,43	1,18	1,18	1,30	1,81	1,36	1,30	1,83	1,56	1,86
Arabia Saudita	0,45	0,54	0,51	0,51	0,70	0,46	0,64	1,02	0,89	0,82
ASIA CENTRALE	0,48	0,75	0,66	0,76	0,80	0,89	1,22	1,11	1,18	1,09
India	0,30	0,44	0,39	0,46	0,46	0,47	0,72	0,76	0,86	0,78
ASIA ORIENTALE	4,86	5,43	5,42	6,16	5,92	5,83	5,24	5,98	6,77	6,91
Cina	0,79	0,84	0,92	1,03	1,18	1,37	1,47	1,83	2,29	2,89
Giappone	2,13	2,44	2,08	2,49	2,04	1,79	1,67	1,96	2,00	1,62
OCEANIA	0,09	0,09	0,20	0,17	0,10	0,11	0,15	0,08	0,06	0,07
AREA RESIDUALE - AREE	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
MONDO	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Elaborazione da fonte Ice Tunisia (Ultima verifica 31/12/2008)

Tabella 2.16 – Tunisia. Flusso di esportazioni in milioni di dollari

Paesi	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Francia	1.420	1.417	1.552	1.527	1.570	1.915	2.135	2.462	3.205	3.454
Italia	1.143	1.187	1.226	1.309	1.346	1.535	1.468	1.538	2.451	2.514
Germania	862	808	886	810	732	775	783	740	888	885
Spagna	199	200	199	312	317	320	325	277	586	576
Libia	196	257	221	238	211	249	328	352	348	473
Aree specif. non	140	169	153	154	182	221	258	274	295	386
Belgio	.	.	.	334	302	326	293	315	288	288
Regno Unito	106	162	121	101	128	157	170	262	278	279
Paesi Bassi	171	157	190	175	205	163	149	186	213	226
Algeria	96	38	27	42	62	76	89	104	109	183
Marocco	38	33	40	36	25	41	51	54	74	109
Turchia	49	59	48	64	55	65	56	80	86	107
India	119	153	160	149	109	82	81	46	86	98
Stati Uniti	75	37	28	43	42	63	54	49	115	95
Arabia Saudita	23	21	21	14	24	24	18	25	24	51
Svizzera	27	51	66	21	52	35	87	96	39	48
Egitto	27	24	26	24	35	32	26	28	31	48
Brasile	19	22	23	4	29	19	32	44	65	48
Bangladesh	.	3	2	13	9	10	11	8	11	40
Senegal	3	4	7	10	10	11	12	12	18	40
MONDO	5.517	5.559	5.738	5.788	5.850	6.609	6.874	7.354	9.685	10.494

Elaborazione da fonte Ice Tunisia (Ultima verifica 31/12/2008)

Criticità

In Figura 2.6 sono rappresentati: le città della Tunisia con simboli la cui dimensione è crescente in funzione del numero di abitanti; il grafo stradale; il grafo ferroviario, la rete portuale e la rete aeroportuale. Dall'analisi dei dati disponibili è possibile evidenziare i punti di forza e di debolezza di seguito elencati.

Punti di forza

1. La città di Tunisi con numero di residenti superiore a 900000 abitanti è collegata al sistema stradale principale;
2. Le città di Sfax e Nabeul con numero di residenti superiore a 700000 abitanti sono collegate al sistema stradale principale;
3. Le città di Sousse, Bizerte, Kairouan, Beja, Jendouba, Gabes, Gafsa, Kasserine e Monastir con numero di residenti compreso tra 300000 e 500000 abitanti sono collegate al sistema stradale principale;
4. La città di Tunisi con numero di residenti superiore a 900000 abitanti è collegata al sistema ferroviario;

5. Le città di Sfax e Nabeul con numero di residenti superiore a 700000 abitanti sono collegate al sistema ferroviario;
6. Le città di Sousse, Bizerte, Beja, Gabes e Monastir con numero di residenti compreso tra 300000 e 500000 abitanti sono collegate al sistema ferroviario;
7. I porti di Sfax, Gabes, La Goulette e Sousse sono collegati alla rete stradale principale;
8. I porti di Sfax, Gabes, La Goulette e Sousse sono collegati alla rete ferroviaria.

Punti di debolezza

1. Le città di Kasserine, Le Kef, con popolazione compresa tra i 250000 e i 400000 abitanti, non sono servite dal sistema stradale principale;
2. Le città di Kasserine, Le Kef non sono servite dal sistema ferroviario.

L'analisi dell'interazione domanda – offerta consente di evidenziare ulteriori criticità relative allo stato del sistema di offerta stradale in un'ora di punta. In particolare, sono state individuate tre classi di archi in funzione del grado di saturazione degli archi stessi. Il grado di saturazione è definito come rapporto tra il flusso su un arco e la capacità dell'arco stesso. Le tre classi individuate sono le seguenti:

- il flusso sull'arco è inferiore alla capacità, i veicoli non interagiscono tra di loro e viaggiano con velocità libera di deflusso (saturazione bassa);
- il flusso sull'arco è inferiore alla capacità, i veicoli cominciano ad interagire tra di loro e viaggiano con velocità inferiore a quella libera di deflusso (saturazione media);
- flusso sull'arco prossimo o uguale alla capacità, i veicoli interagiscono tra di loro e si verificano fenomeni di stop and go (saturazione alta).

In Figura 2.7 sono riportati i risultati di questa analisi, da cui emerge l'elevata saturazione associata agli archi della rete costiera, ed in particolare in prossimità dei centri urbani di Tunisi, Gafsa, Gabes, Sousse. Si rileva anche l'elevata saturazione del collegamento Monastir - M'Saken – Kairouan.

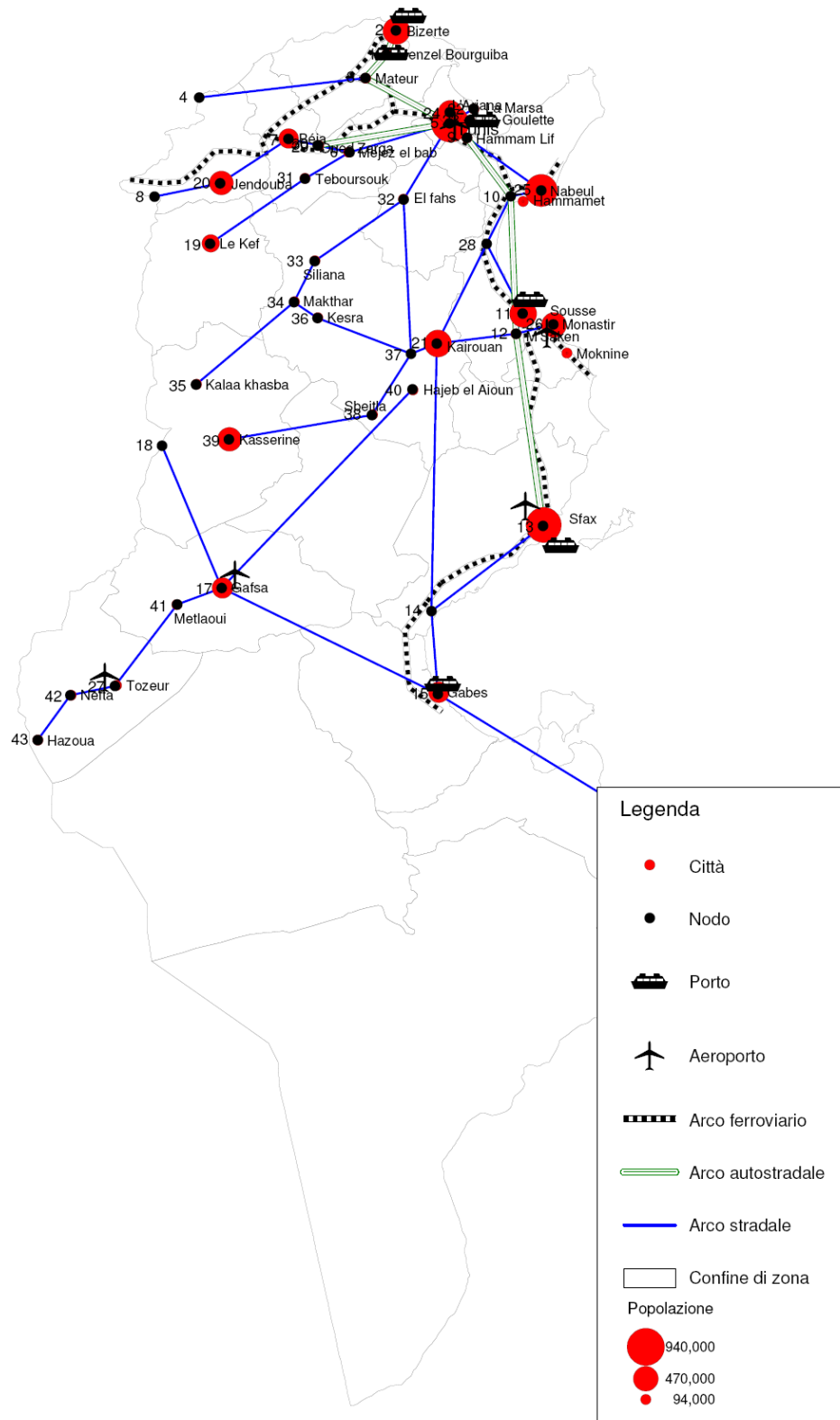


Figura 2.6 – Tunisia. Criticità generali relative alla mobilità

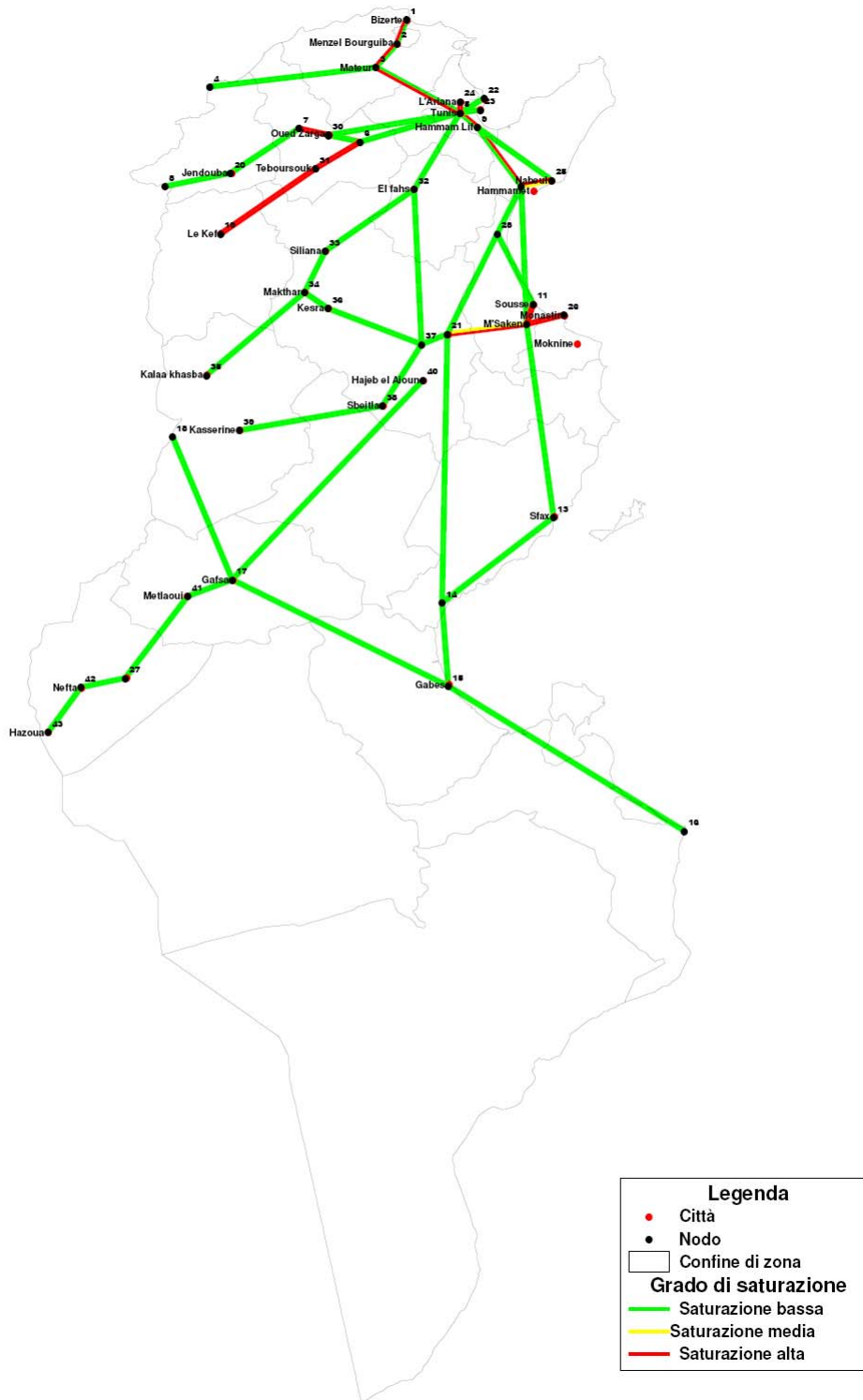


Figura 2.7 – Tunisia. Criticità della rete stradale

2.2.4 Egitto

Analisi della mobilità di persone

L'analisi della mobilità di persone è stata effettuata a partire dall'esame della popolazione residente relativa a ciascuna zona considerata, ove per zona si intende un'area omogenea in cui si è supposto di suddividere l'intero Paese.

In particolare è stata ricavata una stima della domanda di mobilità passeggeri a scala extra-provinciale, relativa all'ora di punta di un generico giorno feriale medio, per i motivi connessi con gli spostamenti di lavoro, a partire da quelli con origine casa (Tabella 2.17).

La domanda di mobilità di è stata stimata mediante un modello multistadio presente in letteratura (Cascetta, 2006).

I modelli multistadio ripartiscono la domanda complessiva di spostamenti emessi da ciascuna zona di origine nel periodo di riferimento, parzializzandola progressivamente, fra le destinazioni, i modi ed i percorsi possibili.

I modelli multistadio consentono di stimare ciascuna dimensione di scelta (spostarsi o meno, verso dove, con quale modo, seguendo quale percorso) mediante un sottomodello, che può essere, rispetto alle ipotesi di base:

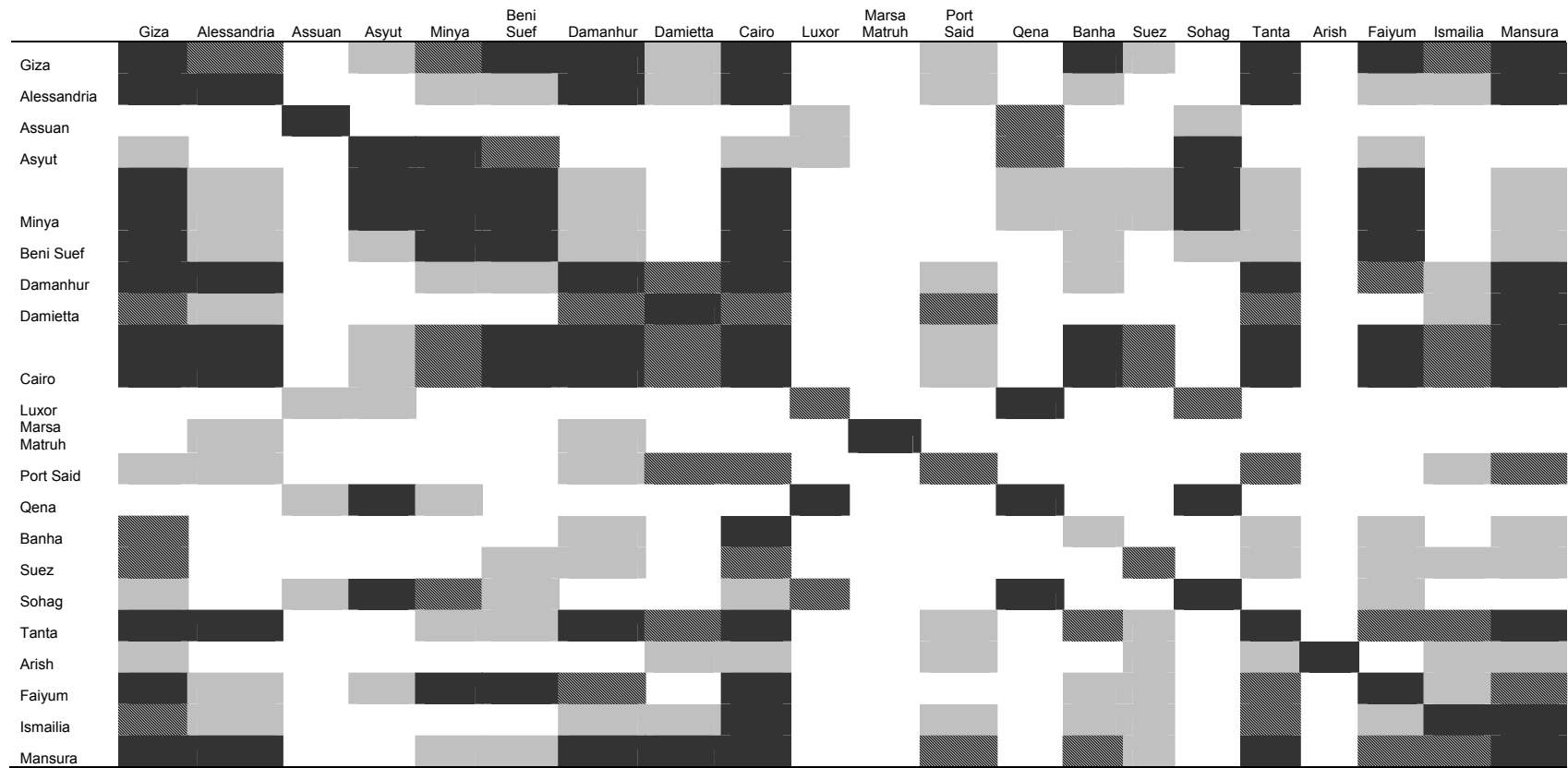
- comportamentale, se deriva da esplicite ipotesi sul comportamento di scelta degli utenti;
- descrittivo, se, invece, descrive le relazioni fra la domanda ed il sistema socio-economico e dei trasporti senza formulare ipotesi specifiche sul comportamento dei decisori.

L'ordine della sequenza dei sottomodelli da utilizzare all'interno dei modelli multistadio non è fissato a priori: ogni formulazione del modello corrisponde ad un'ipotesi sull'ordine nel quale le scelte relative alle diverse dimensioni vengono fatte dall'utente e quindi su come queste si influenzano reciprocamente.

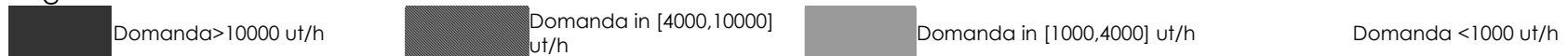
Inoltre, nelle applicazioni è possibile utilizzare specificazioni con un numero maggiore o minore di stadi, in funzione delle dimensioni di scelta che devono essere simulate.

Nell'Appendice A viene descritto il modello di domanda utilizzato nell'ambito di questo lavoro.

Tabella 2.17 - Egitto. Matrice di distribuzione



Legenda



L'analisi della matrice di distribuzione consente di individuare le relazioni origine/destinazione caratterizzate dalla maggiore domanda di spostamento. A tal fine nella matrice vengono evidenziate, con livelli di grigio differenti, 4 classi principali:

- relazioni con domanda di spostamento superiore a 10000 ut/h;
- relazioni con domanda di spostamento compresa tra 4000 e 10000 ut/h;
- relazioni con domanda di spostamento compresa tra 1000 e 4000 ut/h;
- relazioni con domanda di spostamento inferiore a 1000 ut/h.

Dall'analisi della domanda di distribuzione risulta che, rispetto al totale delle 441 relazioni considerate:

- 79 (17.9% del totale) sono caratterizzate da una domanda di mobilità superiore a 10000 ut/h ;
- 43 (9.8% del totale) sono caratterizzate da una domanda di mobilità compresa nell'intervallo 4000 -10000 ut/h;
- 93 (21.1% del totale) sono caratterizzate da una domanda di mobilità compresa nell'intervallo 1000 -4000 ut/h ;
- 226 (51.2.% del totale) sono caratterizzate da una domanda di mobilità inferiore a 1000 ut/h .

Le relazioni caratterizzate da una domanda di mobilità superiore a 10000 ut/h sono:

- relazioni intrazonali, relative a tutte le zone considerate, ad eccezione di Port Said, Luxor e Suez, che sono comunque caratterizzate da una domanda di mobilità compresa tra 4000 e 10000 ut/h;
- relazioni tra zone caratterizzate da elevati valori di popolazione residente e da distanze origine/destinazione piuttosto basse, quali:
 - le relazioni con origine Giza e destinazione Beni Suef, Damanhur, il Cairo, Banha, Tanta, Faijum, Mansura;
 - le relazioni con origine Alessandria e destinazione Giza, Asyut, Damanhur, il Cairo, Tanta, Mansura;
 - le relazioni con origine Minya e destinazione Giza, Asyut, Beni Suef, Cairo, Sohag, Faijum;
 - le relazioni con origine Beni Suef e destinazione Giza, Minya, Cairo, Faijum;

- le relazioni con origine Damanhur e destinazione Giza, Alessandria, Cairo, Tanta e Mansura;
 - le relazioni con origine Cairo e destinazione Giza, Alessandria, Beni Suef, Damanhur, Banha, Tanta, Faijum, Mansura;
 - le relazioni con origine Qena e destinazione Asyut, Cairo, Sohag;
 - le relazioni con origine Faijum e destinazione Giza, Minya, Beni Suef, Cairo;
 - le relazioni con origine Mansura e destinazione Giza, Alessandria, Beni Suef, Damanhur, Danietta, Cairo, Tanta;
- ed inoltre le relazioni: Luxor-Qena; Qena-Asyut; Qena-Sohag; Banha-Cairo; Sohag-Asyut; Sohag-Qena; Ismaila-Cairo; Ismaila-Mansura.

Analisi della mobilità di merci

Nell'anno finanziario 2006/07 l'economia egiziana è stata interessata da una fase di rapida crescita. Il ciclo espansivo, innescato nel 2004 dalla favorevole congiuntura internazionale (in particolare nel comparto energetico), e favorito dal rinnovato impulso impresso alle riforme economiche dalle autorità egiziane, si è progressivamente consolidato, negli anni successivi, sostenendo un'accelerazione della crescita dei settori agricolo e manifatturiero, che ha compensato il relativo rallentamento di quello degli idrocarburi.

Nell'anno in rassegna, l'export egiziano di merci e servizi ha generato entrate valutarie per oltre 42 miliardi di dollari, in crescita del 18 per cento rispetto al 2005/06: vi hanno contribuito, in particolare, le esportazioni di manufatti ad alto contenuto energetico, che hanno consentito all'export non-oil di superare, con 12 miliardi di dollari, quello di prodotti petroliferi (10 miliardi di dollari). Tra i servizi, si è mantenuta vivace la dinamica del comparto turistico, che ha alimentato entrate valutarie per 8 miliardi di dollari (+ 11 per cento) e l'attività del Canale di Suez (4 miliardi di dollari, per un incremento annuo del 17 per cento). L'espansione della domanda interna ha, peraltro, sospinto le importazioni di merci e servizi, anch'esse cresciute del 18 per cento, a 47 miliardi di dollari, determinando un ampliamento del deficit commerciale, da 3,8 a 4,4 miliardi di dollari (Fonte ICE Egitto, ultima verifica 07/01/2008).

I dati aggregati per tutto il Paese relativi ad importazioni ed esportazioni sono riportati nella Tabella 2.18 (importazioni) e in Tabella 2.19 (esportazioni).

Si evidenzia che in Egitto esistono 16 campi prioritari di attività che vengono realizzati in particolari zone industriali che la Legge indica come *Free zones*. In tali zone si applica appunto un regime preferenziale che si estende anche

alla possibilità di godere di particolari agevolazioni fiscali (da 5 a 20 anni di esenzione fiscale).

Si applicano alle *Free zones* anche specifiche norme, che ne regolano i limiti territoriali e i tipi di attività che vi possono essere esercitate, nonché il pagamento delle royalties e le regole per l'entrata e l'uscita delle merci. Le merci prodotte in tali zone e poi importate nel resto dell'Egitto sono considerate come merci importate dall'estero. Le importazioni di prodotti nelle *Free zones* non sono soggette ad imposte doganali o alle tasse di vendita. Le *Free zones* pubbliche sono collocate a Alessandria, Nasr City, Port Said, Suez, Ismailia, Damietta, Media, Shebin El – Kom, Qeft, Porto est di Port Said, (Figura 2.8). E' infine prevista la creazione di zone franche private per progetti specifici, autorizzata dal competente organo governativo (il GAFI - General Authority for Investment).

Tabella 2.18 – Egitto. Flusso di importazioni in milioni di dollari

Paesi/Aree	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Valori	9.587	11.739	13.020	13.168	16.479	15.962	14.139	12.553	21.864	10.893
Variazioni	-	22,45	10,91	1,14	25,14	-3,13	-11,83	-10,09	72,15	-50,00
UE 27	39,35	41,94	39,59	41,79	39,31	38,47	38,44	32,25	33,62	30,21
Germania	9,53	8,90	8,37	8,67	8,91	8,66	8,84	7,54	7,57	6,57
Italia	6,40	6,23	6,69	7,06	6,74	6,57	6,66	5,05	5,77	4,94
Francia	6,18	5,84	4,43	6,12	5,60	4,93	4,14	3,99	4,34	4,12
Regno Unito	3,65	3,24	3,39	3,24	3,13	2,99	2,57	2,36	2,77	2,41
Paesi Bassi	2,98	3,25	2,79	2,88	2,19	2,34	2,46	2,03	1,96	1,64
Svezia	-	2,21	2,36	2,28	2,12	1,94	1,61	1,52	1,37	1,20
EUROPA CENTRO ORIENTALE	3,81	4,63	4,11	5,04	4,61	4,29	3,91	4,50	5,76	5,90
Russia (Federazione di)	2,86	3,45	2,85	2,88	2,27	2,52	2,18	2,29	3,25	3,43
Ucraina	0,70	0,88	0,86	1,75	1,82	1,40	1,39	1,66	1,99	2,00
ALTRI PAESI EUROPEI	1,66	4,31	4,72	4,16	4,92	4,01	3,23	3,88	3,73	3,05
Turchia	1,50	1,53	1,94	1,32	2,96	2,23	1,43	1,91	1,79	1,57
Svizzera	-	2,66	2,57	2,59	1,71	1,54	1,48	1,76	1,70	1,34
AFRICA SETTENTRIONALE	0,75	1,05	0,81	0,75	0,70	0,59	0,75	0,63	2,50	3,42
Algeria	0,07	0,06	..	..	..	0,09	0,20	..	1,91	2,87
ALTRI PAESI AFRICANI	1,03	1,40	1,35	1,28	0,93	1,14	1,50	2,11	2,10	2,19
AMERICA SETTENTRIONALE	17,31	19,43	20,79	13,83	13,11	15,11	15,56	15,31	12,31	12,04
Stati Uniti	16,86	18,84	20,04	13,06	12,59	14,38	14,96	14,40	11,79	11,69
AMERICA CENTRO MERIDIONALE	3,76	3,22	4,26	5,49	4,62	3,54	3,20	4,29	5,77	6,75
Brasile	1,65	1,62	2,04	1,95	2,02	1,99	0,78	1,98	3,01	3,39
Argentina	0,97	0,98	1,83	2,58	2,27	1,23	1,69	2,02	2,46	3,08
MEDIO ORIENTE	2,93	3,01	3,29	4,67	4,80	5,71	9,60	7,89	5,26	4,86
Arabia Saudita	2,02	2,12	2,23	3,34	3,72	4,38	7,40	5,34	3,19	2,32
ASIA CENTRALE	1,77	1,96	1,86	2,10	2,25	1,99	1,90	2,48	3,48	1,57
India	1,29	1,37	1,42	1,69	1,80	1,69	1,64	2,24	3,28	1,35
ASIA ORIENTALE	12,00	12,26	11,34	12,16	13,05	14,18	13,82	13,72	15,07	13,50
Cina	2,03	2,52	2,18	2,24	2,54	3,89	4,59	4,03	5,05	4,92
Giappone	4,18	2,67	2,65	3,39	3,05	3,26	3,06	2,87	3,08	2,48
Corea del Sud	1,12	1,93	1,48	1,77	2,21	2,19	1,76	2,12	1,93	1,76
OCEANIA	4,49	1,30	3,32	3,88	2,02	3,07	3,66	4,53	3,97	2,32
Australia	4,20	1,05	2,97	3,65	1,77	2,73	3,38	4,12	3,47	1,91
AREA RESIDUALE - AREE	0,08	0,53	0,51	0,61	0,34	0,72	.	.	.	.
MONDO	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Elaborazione da fonte Ice Egitto (Ultima verifica 07/01/2008)

Tabella 2.19 – Egitto. Flusso di esportazioni in milioni di dollari

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Italia	426	459	438	438	320	352	1.076	381	986	758
Provviste di bordo	65	52	1	195	227	359	1.586	510	919	567
Stati Uniti	364	522	460	447	390	436	659	347	836	521
India	66	53	14	44	42	135	364	254	827	465
Zona libera	7	8	14	15	89	165	131	293	434	385
Spagna	149	157	98	112	61	119	257	154	305	288
Paesi Bassi	207	167	365	264	249	249	617	280	399	228
Arabia Saudita	155	113	123	139	176	98	260	148	234	185
Francia	138	144	145	150	126	134	597	164	248	167
Regno Unito	144	142	166	90	111	89	180	98	157	147
Turchia	71	83	115	97	117	96	195	77	139	142
Grecia	117	137	142	175	90	103	138	47	146	138
Germania	210	207	163	266	128	109	187	111	187	121
Emirati Arabi Uniti	41	41	44	34	41	33	114	59	145	116
Libia	44	53	52	70	75	42	91	46	131	109
Libano	35	43	33	32	26	23	159	53	134	105
Cina	11	6	8	17	9	14	54	40	438	100
Giappone	50	44	41	91	56	44	195	68	141	98
Giordania	21	31	45	26	25	21	31	25	125	97
Corea del Sud	106	52	36	60	48	34	100	51	98	96
MONDO	3.473	3.444	3.534	3.908	3.195	3.501	9.354	4.165	8.666	6.161

Elaborazione da fonte Ice Egitto (Ultima verifica 07/01/2008)

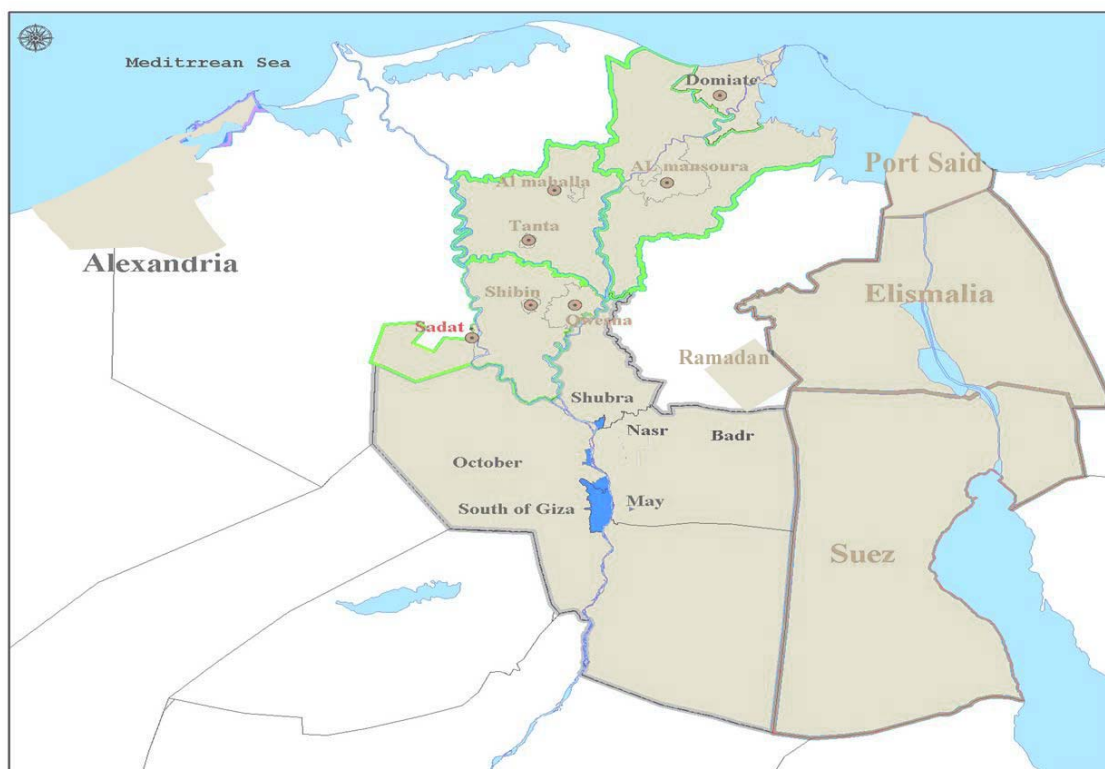


Figura 2.8 – Egitto. *Free zones*

Criticità

In Figura 2.9 sono rappresentati: le città dell'Egitto con simboli la cui dimensione è crescente in funzione del numero di abitanti; il grafo stradale; il grafo ferroviario, la rete portuale e la rete aeroportuale. Dall'analisi dei dati disponibili è possibile evidenziare i punti di forza e di debolezza di seguito elencati.

Punti di forza

1. Le città di Alessandria, Cairo e Giza con numero di residenti superiore a 3000000 abitanti sono collegate al sistema stradale principale;
2. Le città di Asyut, Damietta e Al Mansura con numero di residenti superiore a 300000 abitanti sono collegate al sistema stradale principale;
3. Le città di Alessandria, Cairo e Giza con numero di residenti superiore a 3000000 abitanti sono collegate al sistema ferroviario;

4. Le città di Asyut, Damietta e Al Mansura con numero di residenti superiore a 300000 abitanti sono collegate al sistema ferroviario;
5. I porti di El Dekheila, Alessandria, Port Said, East Port Said e Suez sono collegati alla rete stradale principale;
6. I porti di El Dekheila, Alessandria, Port Said, East Port Said e Suez sono collegati alla rete ferroviaria.

L'analisi dell'interazione domanda – offerta consente di evidenziare ulteriori criticità relative allo stato del sistema di offerta in un'ora di punta. In particolare, sono state individuate tre classi di archi in funzione del grado di saturazione degli archi stessi. Il grado di saturazione è definito come rapporto tra il flusso su un arco e la capacità dell'arco stesso. Le tre classi individuate sono le seguenti:

- il flusso sull'arco è inferiore alla capacità, i veicoli non interagiscono tra di loro e viaggiano con velocità libera di deflusso (saturazione bassa);
- il flusso sull'arco è inferiore alla capacità, i veicoli cominciano ad interagire tra di loro e viaggiano con velocità inferiore a quella libera di deflusso (saturazione media);
- flusso sull'arco prossimo o uguale alla capacità, i veicoli interagiscono tra di loro e si verificano fenomeni di stop and go (saturazione alta).

In Figura 2.10 sono riportati i risultati di questa analisi, da cui emerge l'elevata saturazione associata agli archi della rete che si snoda lungo il corso del Nilo.

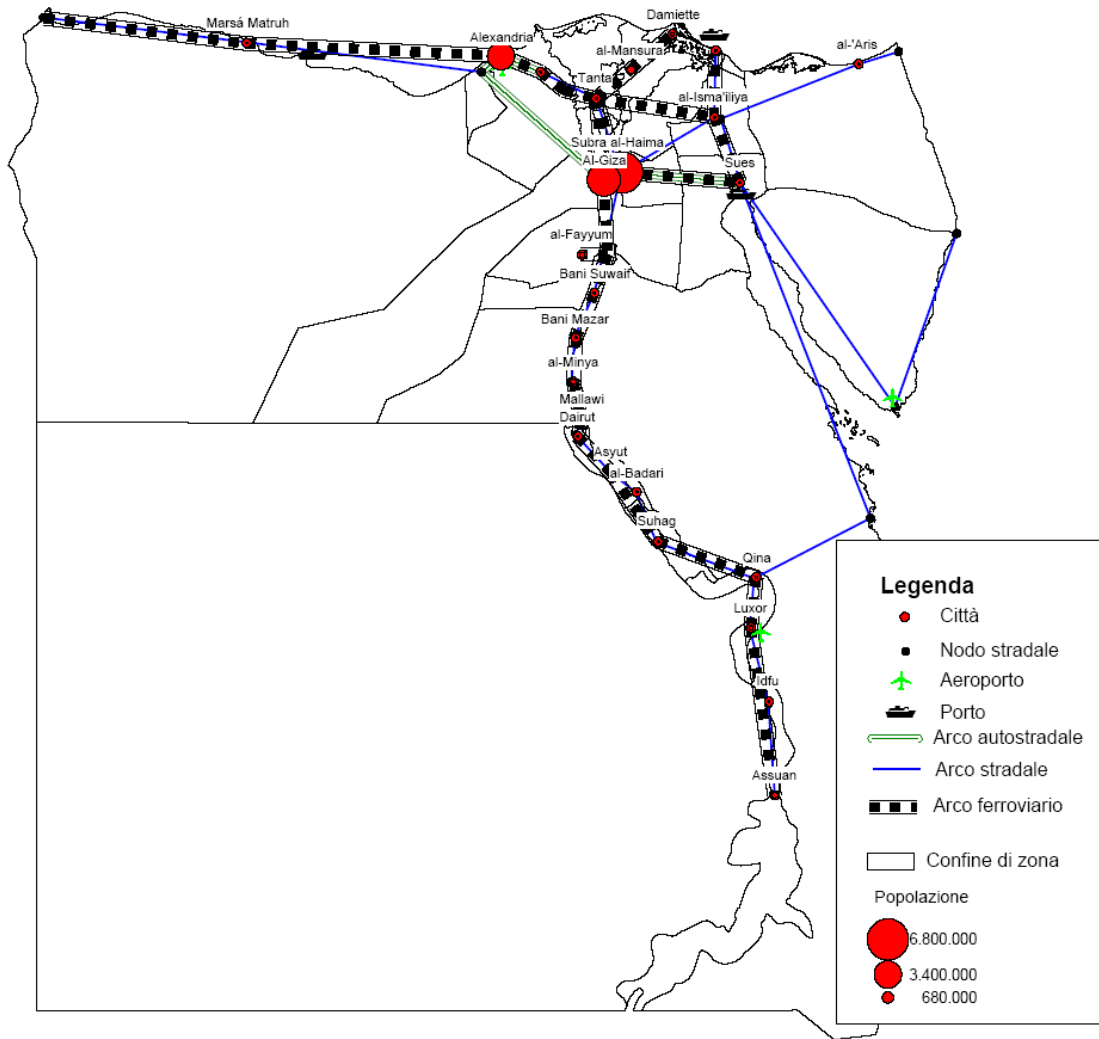


Figura 2.9 – Egitto. Criticità generali relative alla mobilità

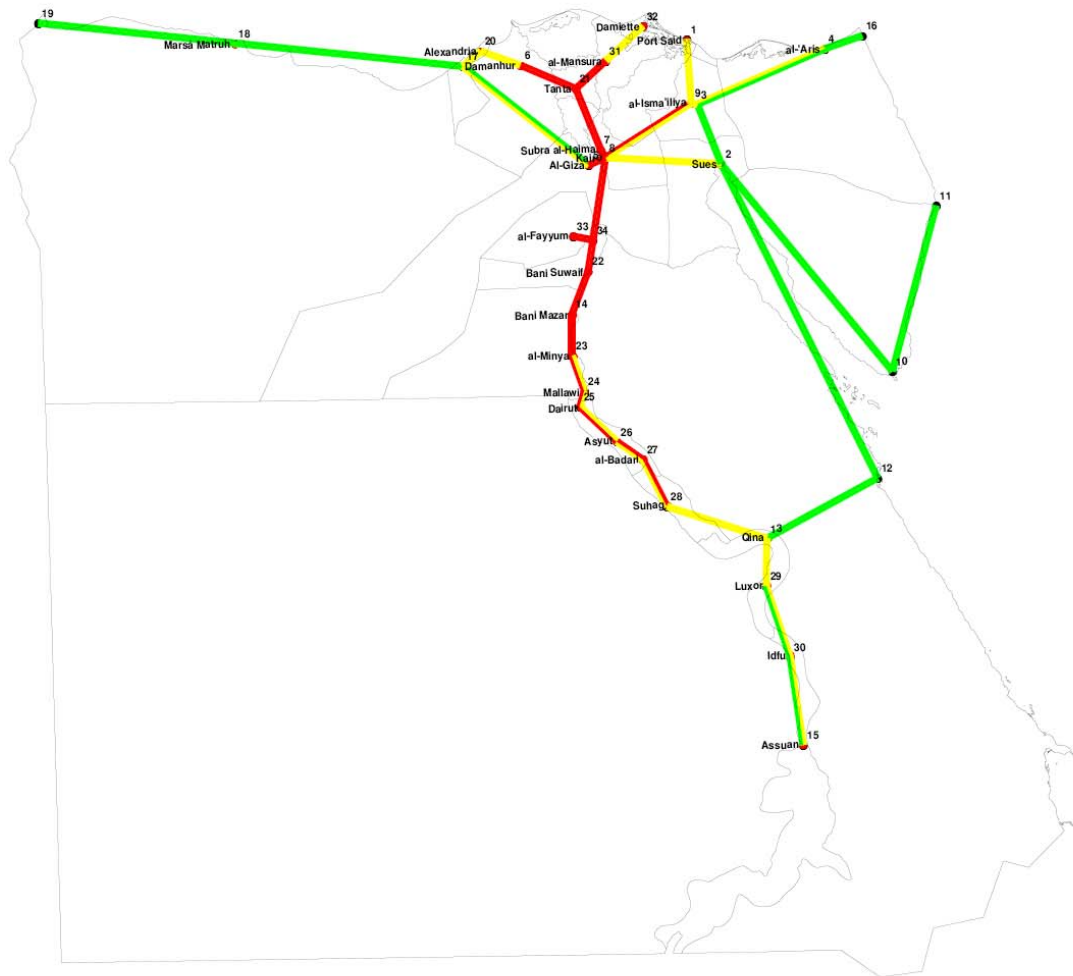


Figura 2.10 – Egitto. Criticità della rete stradale

La rete ferroviaria egiziana è caratterizzata da un generale grado di inefficienza, un volume eccessivo di forza lavoro, una scarsa redditività e un'insufficiente remunerazione degli investimenti. Infatti, nonostante le ferrovie trasportino ogni anno circa 800 milioni di passeggeri (2,3 milioni al giorno) e circa 12 milioni di tonnellate di beni, gli introiti sono sufficienti a coprire solo il 60% delle spese.

2.2.5 Palestina

Analisi della mobilità di persone

L'analisi della mobilità di persone è stata effettuata a partire dall'esame della popolazione residente relativa a ciascuna zona considerata, ove per zona si intende un'area omogenea in cui si è supposto di suddividere l'intero Paese.

In particolare è stata ricavata una stima della domanda di mobilità passeggeri a scala extra-provinciale, relativa all'ora di punta di un generico giorno feriale medio, per i motivi connessi con gli spostamenti di lavoro, a partire da quelli con origine casa.

La domanda di mobilità di è stata stimata mediante un modello multistadio presente in letteratura (Cascetta, 2006).

I modelli multistadio ripartiscono la domanda complessiva di spostamenti emessi da ciascuna zona di origine nel periodo di riferimento, parzializzandola progressivamente, fra le destinazioni, i modi ed i percorsi possibili.

I modelli multistadio consentono di stimare ciascuna dimensione di scelta (spostarsi o meno, verso dove, con quale modo, seguendo quale percorso) mediante un sottomodello, che può essere, rispetto alle ipotesi di base:

- comportamentale, se deriva da esplicite ipotesi sul comportamento di scelta degli utenti;
- descrittivo, se, invece, descrive le relazioni fra la domanda ed il sistema socio-economico e dei trasporti senza formulare ipotesi specifiche sul comportamento dei decisori.

L'ordine della sequenza dei sottomodelli da utilizzare all'interno dei modelli multistadio non è fissato a priori: ogni formulazione del modello corrisponde ad un'ipotesi sull'ordine nel quale le scelte relative alle diverse dimensioni vengono fatte dall'utente e quindi su come queste si influenzano reciprocamente.

Inoltre, nelle applicazioni è possibile utilizzare specificazioni con un numero maggiore o minore di stadi, in funzione delle dimensioni di scelta che devono essere simulate.

Nell'Appendice A viene descritto il modello di domanda utilizzato nell'ambito di questo lavoro.

La matrice di distribuzione relativa alla Palestina è stata suddivisa in 4 sottomatrici, secondo lo schema riportato nella Tabella 2.20:

- la sottomatrice A_{11} , che rappresenta gli scambi interni al territorio di Gaza;

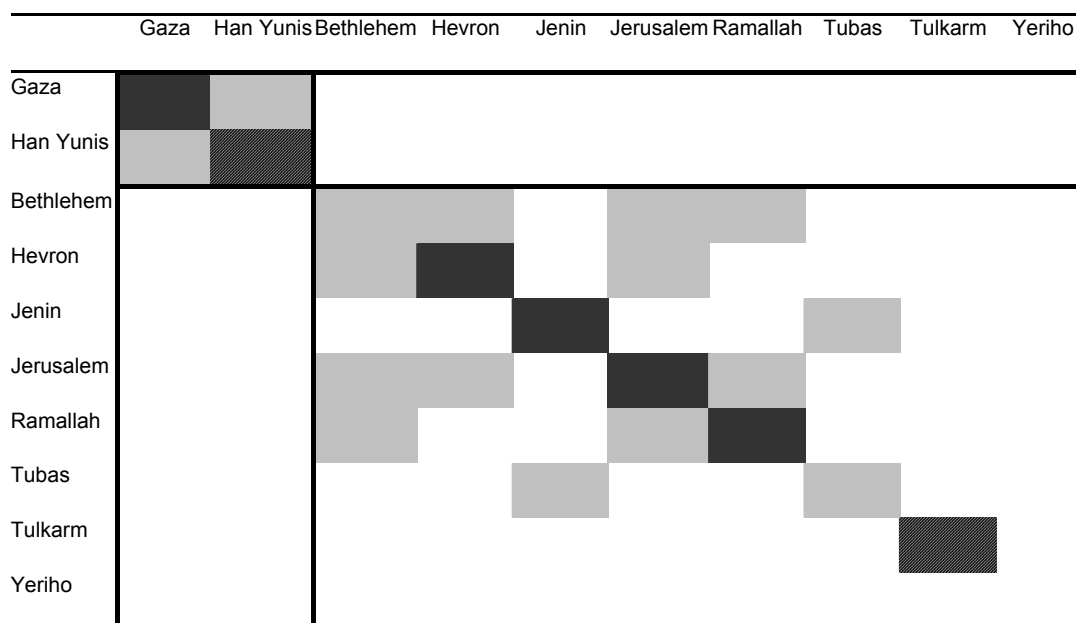
- la sottomatrice A_{22} , che rappresenta gli scambi interni al territorio della Cisgiordania;
- le sottomatrici A_{12} e A_{21} , che rappresentano gli scambi potenziali tra Gaza – Cisgiordania e Cisgiordania – Gaza, da intendersi significativi soltanto in caso di valichi aperti.

Nella Tabella 2.21 viene riportata la matrice di distribuzione stimata, suddivisa nelle 4 sottomatrici sopra descritte.

Tabella 2.20 – Palestina. Suddivisione della matrice di distribuzione in sottomatrici

	Gaza	Han Yunis	Bethlehem	Hevron	Jenin	Jerusalem	Ramallah	Tubas	Tulkarm	Yeriho
Gaza	A_{11}	A_{12}								
Han Yunis										
Bethlehem	A_{21}		A_{22}							
Hevron										
Jenin										
Jerusalem										
Ramallah										
Tubas										
Tulkarm										
Yeriho										

Tabella 2.21 - Palestina. Matrice di distribuzione



Legenda



L'analisi della matrice di distribuzione consente di individuare le relazioni origine/destinazione caratterizzate dalla maggiore domanda di spostamento. A tal fine nella matrice vengono evidenziate, con livelli di grigio differenti, 4 classi principali:

- relazioni con domanda di spostamento superiore a 10000 ut/h;
- relazioni con domanda di spostamento compresa tra 4000 e 10000 ut/h;
- relazioni con domanda di spostamento compresa tra 1000 e 4000 ut/h;
- relazioni con domanda di spostamento inferiore a 1000 ut/h.

Dall'analisi della domanda di distribuzione risulta che, rispetto al totale delle 100 relazioni considerate:

- 5 (5.0% del totale) sono caratterizzate da una domanda di mobilità superiore a 10000 ut/h ;
- 2 (2.0% del totale) sono caratterizzate da una domanda di mobilità compresa nell'intervallo 4000 -10000 ut/h;
- 16 (16.0% del totale) sono caratterizzate da una domanda di mobilità compresa nell'intervallo 1000 -4000 ut/h ;

- 77 (77.0% del totale) sono caratterizzate da una domanda di mobilità inferiore a 1000 ut/h .

Le relazioni caratterizzate da una domanda di mobilità superiore a 10000 ut/h sono relazioni intraprovinciali, relative alle zone di Gaza, Hevron, Jenin, Jerusalem, Romallah.

Analisi della mobilità di merci

I rapporti commerciali tra i Territori Palestinesi e il resto del mondo sono disciplinati da una serie di accordi preferenziali con i principali Paesi dell'area (accordo commerciale sottoscritto nel 1995 con la Giordania, nel 1997 con l'Egitto, nel 2004 con la Turchia e l'accordo Great Arab Free Trade Area sottoscritto nel 2000). Secondo la regolamentazione introdotta dal Protocollo di Parigi (concluso tra Israele e OLP nell'aprile 1994), il regime israeliano sulle importazioni si applica anche ai Territori palestinesi comportando che gli accordi commerciali bilaterali tra Israele ed i Paesi terzi vengano applicabili anche nei Territori. Sempre in base alle disposizioni contenute nel Protocollo di Parigi, la Palestina è inserita nella linea doganale israeliana. Ciò rende il controllo della destinazione finale delle merci difficilmente quantificabile. I dati relativi ai flussi commerciali in uscita ed in entrata dai Territori non riflettono pertanto il volume effettivo di merci scambiate e devono intendersi come meramente indicativi. *Le esportazioni verso Israele assorbono l'87,7% del totale dei flussi commerciali in uscita dai Territori e l'83,4% delle importazioni. Gli Stati arabi sono il secondo partner commerciale della Palestina con il 7,6% delle esportazioni ed il 2,9% dei flussi commerciali in entrata nei Territori. L'Unione europea si colloca al terzo posto con una quota delle esportazioni palestinesi pari al 2,8% del volume totale. Tale dato varia sensibilmente per ciò che concerne le importazioni, nelle quali l'Unione europea copre il 10% del totale dei flussi. I restanti Paesi che intrattengono rapporti commerciali con i Territori ricoprono appena l'1,9% delle esportazioni palestinesi ed il 3,7% delle importazioni. Rispetto a Gaza, il secondo semestre del 2007 ha fatto registrare un blocco pressochè totale del passaggio delle merci attraverso i valichi commerciali della Striscia. Il regime di chiusura, impedendo la commercializzazione delle merci, ha di fatto sospeso l'Accordo sui movimenti e sull'accesso (sottoscritto nel novembre 2005) volto a regolamentare il transito delle merci attraverso i valichi della Striscia. La nuova situazione creata dopo il "coup" di Gaza continua a rendere sempre più problematiche le prospettive di rilancio dell'economia palestinese, che nella Striscia vedeva locate le principali industrie manifatturiere e la gran parte degli uffici dello stesso Ministero dell'Economia. La chiusura totale posta intorno a Gaza ha precipitato nella crisi il settore produttivo della Striscia, tenuto conto della circostanza che la maggior parte delle industrie esporta o ha contratti di fornitura con Israele e che esse dipendono dalle importazioni*

di materiali grezzi fino al 95% del loro fabbisogno. Prima della chiusura, circa il 76% della produzione di mobili, il 90% della produzione di capi d'abbigliamento ed il 20% dei prodotti alimentari erano esportati verso Israele.

Criticità

In Figura 2.11 sono rappresentati: le città dei territori palestinesi con simboli la cui dimensione è crescente in funzione del numero di abitanti; il grafo stradale; il grafo ferroviario, la rete portuale e la rete aeroportuale. Dall'analisi dei dati disponibili è possibile evidenziare i punti di forza e di debolezza di seguito elencati.

Punti di forza

1. Gaza con numero di residenti circa pari a 500000 abitanti è collegata al sistema stradale principale;
2. la città di Hevron con numero di residenti superiore a 500000 abitanti è collegata al sistema stradale principale;
3. la città di Jerusalem con numero di residenti superiore a 350000 abitanti è collegata al sistema stradale principale, ed in particolare a quello autostradale;
4. la città di Ramallah con numero di residenti superiore a 250000 abitanti è collegata al sistema stradale principale, ed in particolare a quello autostradale;
5. la città di Han Yunis con numero di residenti superiore a 250000 abitanti è collegata al sistema stradale principale;
6. la città di Bethlehem con numero di residenti superiore a 150000 abitanti è collegata al sistema stradale principale;
7. la città di Jeriho con numero di residenti superiore a 40000 abitanti è collegata al sistema stradale principale.

Punti di debolezza

1. Il sistema di trasporto ferroviario è assente;
2. Il sistema di trasporto aeroportuale è assente;
3. La città di Hevron con numero di residenti superiore a 100000 abitanti, non è collegata al sistema stradale principale.

4. La città di Tulkarm con numero di residenti superiore a 150000 abitanti non è collegata al sistema stradale principale;
5. la città di Tubas con numero di residenti superiore a 45000 abitanti non è collegata al sistema stradale principale.

L'analisi dell'interazione domanda – offerta consente di evidenziare ulteriori criticità relative allo stato del sistema di offerta in un'ora di punta. In particolare, sono state individuate tre classi di archi in funzione del grado di saturazione degli archi stessi. In questo caso non è stata considerata la domanda in ingresso e in uscita dalla Striscia di Gaza, viste le particolari condizioni in cui attualmente versa la regione. Il grado di saturazione è definito come rapporto tra il flusso su un arco e la capacità dell'arco stesso. Le tre classi individuate sono le seguenti:

- il flusso sull'arco è inferiore alla capacità, i veicoli non interagiscono tra di loro e viaggiano con velocità libera di deflusso (saturazione bassa:);
- il flusso sull'arco è inferiore alla capacità, i veicoli cominciano ad interagire tra di loro e viaggiano con velocità inferiore a quella libera di deflusso (saturazione media);
- flusso sull'arco prossimo o uguale alla capacità, i veicoli interagiscono tra di loro e si verificano fenomeni di stop and go (saturazione alta).

In Figura 2.12 sono riportati i risultati di questa analisi, da cui emerge l'elevata saturazione associata agli archi di collegamento tra Hevron e Romallah.

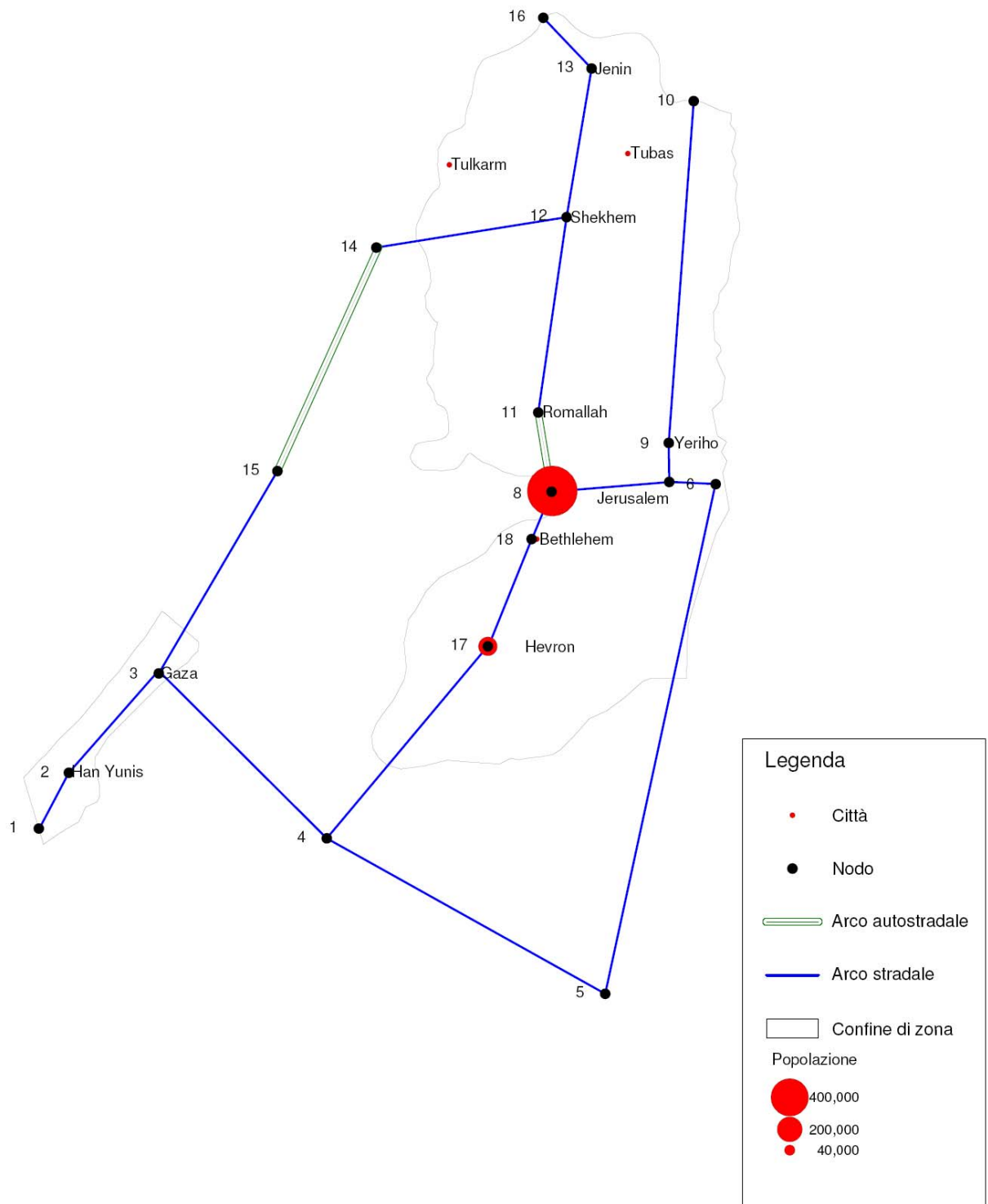


Figura 2.11 – Palestina. Criticità generali relative alla mobilità

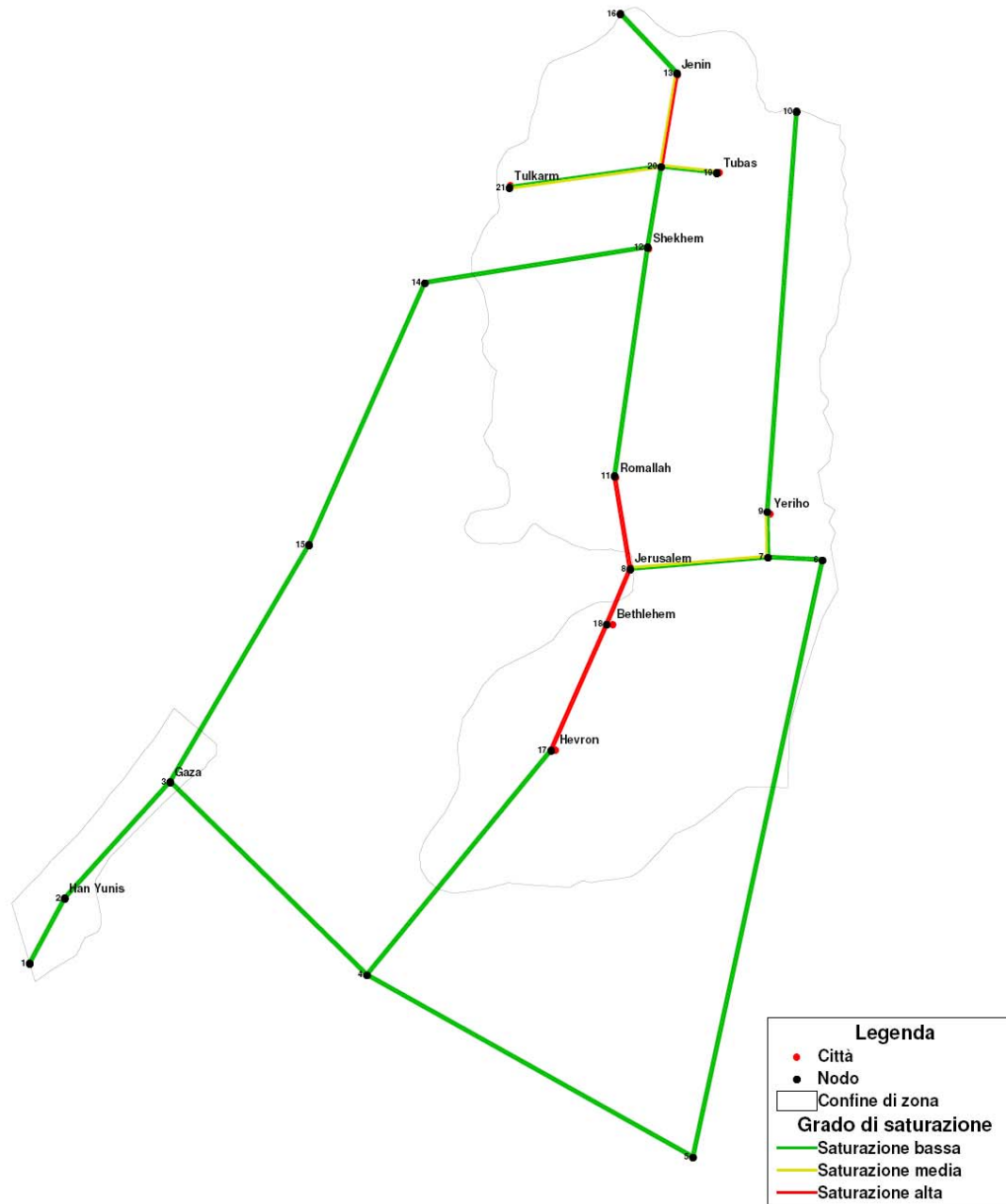


Figura 2.12 – Palestina. Criticità della rete stradale

2.2.6 Giordania

Analisi della mobilità di persone

L'analisi della mobilità di persone è stata effettuata a partire dall'esame della popolazione residente relativa a ciascuna zona considerata, ove per zona si intende un'area omogenea in cui si è supposto di suddividere l'intero Paese.

In particolare è stata ricavata una stima della domanda di mobilità passeggeri a scala extra-provinciale, relativa all'ora di punta di un generico giorno feriale medio, per i motivi connessi con gli spostamenti di lavoro, a partire da quelli con origine casa (Tabella 2.22).

La domanda di mobilità di è stata stimata mediante un modello multistadio presente in letteratura (Cascetta, 2006).

I modelli multistadio ripartiscono la domanda complessiva di spostamenti emessi da ciascuna zona di origine nel periodo di riferimento, parzializzandola progressivamente, fra le destinazioni, i modi ed i percorsi possibili.

I modelli multistadio consentono di stimare ciascuna dimensione di scelta (spostarsi o meno, verso dove, con quale modo, seguendo quale percorso) mediante un sottomodello, che può essere, rispetto alle ipotesi di base:

- comportamentale, se deriva da esplicite ipotesi sul comportamento di scelta degli utenti;
- descrittivo, se, invece, descrive le relazioni fra la domanda ed il sistema socio-economico e dei trasporti senza formulare ipotesi specifiche sul comportamento dei decisori.

L'ordine della sequenza dei sottomodelli da utilizzare all'interno dei modelli multistadio non è fissato a priori: ogni formulazione del modello corrisponde ad un'ipotesi sull'ordine nel quale le scelte relative alle diverse dimensioni vengono fatte dall'utente e quindi su come queste si influenzano reciprocamente.

Inoltre, nelle applicazioni è possibile utilizzare specificazioni con un numero maggiore o minore di stadi, in funzione delle dimensioni di scelta che devono essere simulate.

Nell'Appendice A viene descritto il modello di domanda utilizzato nell'ambito di questo lavoro.

Tabella 2.22 - Giordania. Matrice di distribuzione

	al-'Aqaba	al-Karak	al-Mafraq	Amman	as-Salt	al-Tafila	al-Zarqa	Irbīd	Jarash	Ma'an
al-'Aqaba	■									
al-Karak		■				■				
al-Mafraq			■	■			■		■	
Amman				■	■		■			
as-Salt				■	■					
al-Tafila						■				
al-Zarqa				■			■			
Irbīd								■		
Jarash			■	■	■		■	■	■	
Ma'an										■

Legenda

■	Domanda >10000 ut/h	■	Domanda in [4000,10000] ut/h	■	Domanda in [1000,4000] ut/h	■	Domanda <1000 ut/h
---	---------------------	---	------------------------------	---	-----------------------------	---	--------------------

L'analisi della matrice di distribuzione consente di individuare le relazioni origine/destinazione caratterizzate dalla maggiore domanda di spostamento. A tal fine nella matrice vengono evidenziate, con livelli di grigio differenti, 4 classi principali:

- relazioni con domanda di spostamento superiore a 10000 ut/h;
- relazioni con domanda di spostamento compresa tra 4000 e 10000 ut/h;
- relazioni con domanda di spostamento compresa tra 1000 e 4000 ut/h;
- relazioni con domanda di spostamento inferiore a 1000 ut/h.

Dall'analisi della domanda di distribuzione risulta che, rispetto al totale delle 100 relazioni considerate:

- 9 (9.0% del totale) sono caratterizzate da una domanda di mobilità superiore a 10000 ut/h ;
- 4 (4.0% del totale) sono caratterizzate da una domanda di mobilità compresa nell'intervallo 4000 -10000 ut/h;
- 11 (11.0% del totale) sono caratterizzate da una domanda di mobilità compresa nell'intervallo 1000 -4000 ut/h ;
- 76 (76.0% del totale) sono caratterizzate da una domanda di mobilità inferiore a 1000 ut/h .

Le relazioni caratterizzate da una domanda di mobilità superiore a 10000 ut/h sono relazioni intraprovinciali, relative a tutte le zone individuate, fatta eccezione per Ma'an.

Analisi della mobilità di merci

La Giordania è annoverata dall'OCSE tra i paesi a reddito medio-basso. Il tessuto industriale è poco sviluppato. Le aree coltivabili sono limitate. In tale contesto, aggravato dall'instabilità dell'area, l'economia giordana ha dato, recentemente, segnali positivi, con una robusta e costante crescita, sintomatica di una capacità di sfruttare circostanze favorevoli, come una condizione di stabilità politica ed economica unica nell'area.

Seguendo le indicazioni del Fondo Monetario Internazionale, la Giordania ha promulgato nel 1995 la Investment Promotion Law (emendata nel 2003), una legislazione volta a rendere determinati settori (manifatturiero, agricolo, alberghiero, trasporti, ospedaliero) più attraenti per gli investitori stranieri, attraverso un pacchetto di generosi incentivi fiscali (previsti dalla Income Tax Law, emendata nel 2006) e doganali e l'adozione di un regime valutario che consente una libera circolazione dei capitali.

A livello fiscale merita particolare menzione l'esenzione dal pagamento dei contributi e delle tasse sul reddito prodotto, secondo percentuali diverse ed inversamente proporzionali al grado di sviluppo dell'area in cui il progetto è effettuato. Le esenzioni sono applicate per un periodo di 10 anni, prolungabile per altri 4 se sono previsti nuovi investimenti.

Le QIZ (Qualifying Industrial Zones) sono state create nel 1996 in Giordania e nei Territori Palestinesi, con il sostegno degli Stati Uniti, per favorire il processo di pace con Israele e lo sviluppo della cooperazione industriale fra i tre paesi limitrofi (Giordania, Territori Palestinesi, Israele). In Giordania, si tratta di specifiche aree determinate dal governo giordano d'intesa con la comunità economica e la Ustr (United States Trade Representative), i beni prodotti al loro interno, possono essere importati negli Stati Uniti liberi da dazi e contingentamenti di qualsiasi tipo, a condizione che almeno il 35% del loro valore provenga dalle QIZ (11,7% di origine giordana, 8% di origine israeliana - 7% in caso di beni ad alto contenuto tecnologico - ed il restante 15,3% di origine giordana, palestinese, israeliana o statunitense). Tutti i beni prodotti nelle Qiz godono anche dell'assenza di quote di produzione, esenzione da imposte sul reddito e altri oneri sociali, esenzione da imposte sull'importazione di materie prime, esenzione da restrizioni sulla proprietà del progetto, libertà di transazioni in valuta estera. Le imprese nelle Qiz possono essere al 100% di proprietà straniera; le imprese locali e le imprese estere godono degli stessi

privilegi e sottostanno alle stesse leggi; non c'è inoltre nessuna limitazione al rimpatrio dei capitali, dei profitti e dei salari. Attualmente esistono in Giordania 13 Qualifying Industrial Zones dislocate su tutto il territorio giordano, di cui quattro sono statali e gestite dalla Jiec (Jordan Industrial Estate Corporation), e le restanti private. Esse impiegano 46.313 lavoratori, di cui la metà sono giordani.

QIZ pubbliche:

- Al Hassan Industrial Estate. E' stata la prima Qiz ed è localizzata a Irbid (80 km. a nord di Amman).
- Al Hussein Bin Abdullah Industrial Estate: localizzata a Karak (110 km. a sud di Amman), è ben collegata con il porto di Aqaba attraverso l'autostrada.
- Aqaba International Industrial Estate: è situata ad Aqaba (350 km da Amman) su una superficie di 275 ettari. E' gestita da una società americana (Parsons Brinckhoff International Inc.) in associazione con una società turca (Suta Insatve Mehendislik).
- Abdullah II Ibn AL-Hussein / Sahab (Aie): è situata a Sahab, a 12 Km da Amman.

Principali QIZ private:

- Ad-Dulayl Industrial Par: situata al centro del Paese, facilmente accessibile dall'autostrada a 45 km a nord-est di Amman. Il parco ha facile accesso alla piccola cittadina di Ad-Dulayl e dispone di un'abbondante manodopera qualificata.
- Al Tajamouat Industrial City: è di proprietà della "Specialized Investment Compounds Co.", è destinata all'industria leggera ed è dotata di moderne infrastrutture.
- Gateway Park: situata nella valle del Giordano, al confine con Israele, gode anche dello status di "free zone". Vi sono concentrate le industrie del settore elettronico, telecomunicazioni ed informatica.
- Cibercity Park : localizzata vicino Irbid su una superficie di 4 kmq, è specializzata nel campo della Information Technology. Si tratta di una joint venture fra Boscan Group, Jordan University for Science and Technology e il gruppo Al Ain degli Emirati Arabi Uniti.

- Hallabat Industrial Park: è la più recente QIZ di proprietà del "United Group", situata vicino Zarqa, a nord-est di Amman, è prevalentemente destinata all'industria dell'abbigliamento.

Numerose aziende straniere, in particolare cinesi e indiane, si sono installate nelle varie QIZ giordane, attratte dai vantaggi concessi in tali zone e dall'opportunità di potere esportare facilmente negli Stati Uniti. Dal 2002 è presente anche un'azienda italiana (Alessi di Bassano del Grappa), che opera nella QIZ Al Tajamouat e la cui produzione nel settore orafa è interamente destinata al mercato americano. Le Qiz hanno avuto un ruolo determinante nel forte incremento dell'export verso gli Stati Uniti registrato negli ultimi anni. Infatti, le esportazioni giordane sono passate da 72,84 milioni di dollari nel 2000 a 232 milioni di dollari nel 2001, a 408 milioni di dollari nel 2002, a 586 milioni di dollari nel 2003 e 919 milioni di dollari nel 2004. Nel 2005 esse hanno superato un miliardo di dollari. Agli interessati, l'ufficio Ice di Amman fornisce servizi di assistenza e informazioni anche per la Cisgiordania e la Striscia di Gaza.

I dati aggregati per Paese relativi ad importazioni ed esportazioni sono riportati in Tabella 2.23 (esportazioni) e in Tabella 2.24 (importazioni).

Tabella 2.23 – Giordania. Flusso di esportazioni in milioni di dollari

Paesi	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stati Uniti	33	8	42	67	235	432	663	1.021	1.124	1.299
Iraq	157	150	116	32	534	604	543	733	733	633
India	139	165	255	4	205	226	199	255	346	397
Zona libera	107	47	184	178	259	203	279	297	333	391
Arabia Saudita	168	146	147	119	142	156	162	209	240	367
Emirati Arabi Uniti	86	51	96	82	92	96	117	125	171	291
Svizzera	1	-	1	1	12	49	201	49	5	274
Siria	48	27	24	27	40	70	97	153	202	269
Israele	23	33	104	92	112	137	108	116	118	132
Kuwait	48	12	30	29	37	36	40	54	72	97
Libano	42	24	43	39	43	53	51	62	65	75
Algeria	3	21	18	20	30	44	58	70	85	70
Iran	7	29	9	5	9	11	27	52	38	66
Egitto	24	21	31	31	23	19	27	31	45	57
Sudan	16	15	19	23	24	35	29	35	44	54
Qatar	31	14	23	22	26	28	26	24	35	51
Malaysia	21	21	29	4	24	17	19	23	24	45
Giappone	18	14	15	14	13	12	14	17	26	42
Cina	19	17	36	1	42	52	36	39	40	38
Italia	19	20	21	9	8	8	11	22	23	29
MONDO	1.576	1.382	1.821	1.293	2.294	2.770	3.082	3.891	4.279	5.167

Tabella 2.24 – Giordania. Flusso di importazioni in milioni di dollari

Paesi/Aree	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
UE 27	33,85	34,33	32,86	36,37	33,02	30,78	27,14	24,53	24,63	23,56
Germania	10,11	9,79	9,70	13,06	9,18	9,26	7,74	6,82	8,01	7,78
Italia	6,02	4,93	4,12	4,10	3,30	3,54	3,82	3,84	3,36	3,67
Francia	3,38	3,86	3,92	4,30	3,82	4,15	3,19	2,77	2,34	2,44
Regno Unito	4,58	5,09	4,36	5,17	3,60	3,73	3,50	2,61	2,82	2,28
Finlandia	0,17	0,27	0,25	0,47	0,39	0,55	0,59	0,94	1,41	1,51
Paesi Bassi	2,26	2,44	2,02	1,82	1,38	1,92	1,48	1,28	1,30	1,00
EUROPA CENTRO ORIENTALE	2,24	3,67	3,39	3,19	2,99	2,22	2,40	3,65	3,94	3,19
Ucraina	0,95	1,23	1,69	1,46	1,68	1,53	1,53	3,02	2,53	2,27
ALTRI PAESI EUROPEI	5,14	6,56	4,01	3,67	3,74	3,76	3,87	3,75	3,78	3,50
Turchia	2,53	4,49	2,11	2,24	2,50	2,46	2,46	2,30	2,42	2,66
AFRICA SETTENTRIONALE	1,25	1,56	1,30	1,22	1,34	1,84	2,40	3,93	3,94	4,42
Egitto	0,84	1,16	1,12	1,07	1,06	1,52	2,09	3,69	3,48	4,21
ALTRI PAESI AFRICANI	0,98	1,24	0,84	0,89	1,00	0,76	0,78	0,80	0,69	0,64
AMERICA SETTENTRIONALE	9,91	10,01	10,12	12,01	8,48	7,56	6,61	6,98	5,93	5,09
Stati Uniti	9,52	9,51	9,73	11,25	8,13	7,26	6,39	6,72	5,61	4,75
AMERICA CENTRO MERIDIONALE	3,73	3,46	2,68	2,93	3,05	2,65	3,09	2,06	1,77	1,85
MEDIO ORIENTE	22,91	17,81	21,09	13,94	24,40	25,95	27,88	28,51	31,47	32,59
Arabia Saudita	3,69	3,74	4,11	3,70	3,21	2,88	11,46	19,85	23,71	25,63
Siria	2,11	1,13	1,33	1,12	1,36	1,93	2,71	2,55	2,17	2,20
Emirati Arabi Uniti	0,64	0,81	1,00	1,22	1,21	1,56	2,55	1,78	2,05	1,88
Israele	0,83	0,58	1,16	1,66	2,29	2,51	2,37	2,02	1,49	1,22
ASIA CENTRALE	2,12	2,46	2,20	2,35	2,38	2,42	2,25	2,51	2,04	2,03
India	1,95	1,80	1,62	1,58	1,51	1,64	1,50	1,76	1,38	1,55
ASIA ORIENTALE	15,87	17,45	18,87	18,09	16,77	19,26	21,21	21,87	20,96	21,97
Cina	2,43	2,65	3,15	4,24	4,88	6,66	8,04	8,40	9,20	10,45
Corea del Sud	2,11	3,34	4,38	4,03	2,88	2,63	2,55	3,15	3,56	3,15
Giappone	4,97	5,86	6,35	4,48	3,59	3,16	3,53	3,27	2,83	3,11
Altri Paesi Asia non	1,19	1,29	1,21	1,30	1,74	2,20	2,44	1,98	1,60	1,52
Indonesia	1,07	1,58	1,14	1,47	1,22	1,57	1,53	2,14	1,40	1,26
OCEANIA	1,26	1,21	1,89	1,96	1,79	1,53	1,71	1,16	0,65	0,87
MONDO	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Criticità

In Figura 2.13 sono rappresentati: le città della Giordania con simboli la cui dimensione è crescente in funzione del numero di abitanti; il grafo stradale; il grafo ferroviario, la rete portuale e la rete aeroportuale. Dall'analisi dei dati disponibili è possibile evidenziare i punti di forza e di debolezza di seguito elencati.

Punti di forza

1. La città di Amman con numero di residenti superiore a 1900000 abitanti è collegata al sistema stradale principale ed in particolare a quello autostradale;
2. la città di Irbid con numero di residenti superiore a 900000 abitanti è collegata al sistema stradale principale;
3. la città di Al Zarqa con numero di residenti superiore a 800000 abitanti è collegata al sistema stradale principale, ed in particolare a quello autostradale;
4. la città di As Salt con numero di residenti superiore a 300000 abitanti è collegata al sistema stradale principale;
5. la città di Al Mafraq con numero di residenti superiore a 200000 abitanti è collegata al sistema stradale principale;
6. la città di Jarash con numero di residenti superiore a 150000 abitanti è collegata al sistema stradale principale.
7. il porto di Aqaba è collegato al sistema stradale principale;
8. il porto di Aqaba è collegato al sistema ferroviario.

Punti di debolezza

1. Il sistema di trasporto ferroviario si estende soltanto da Amman a Damasco.

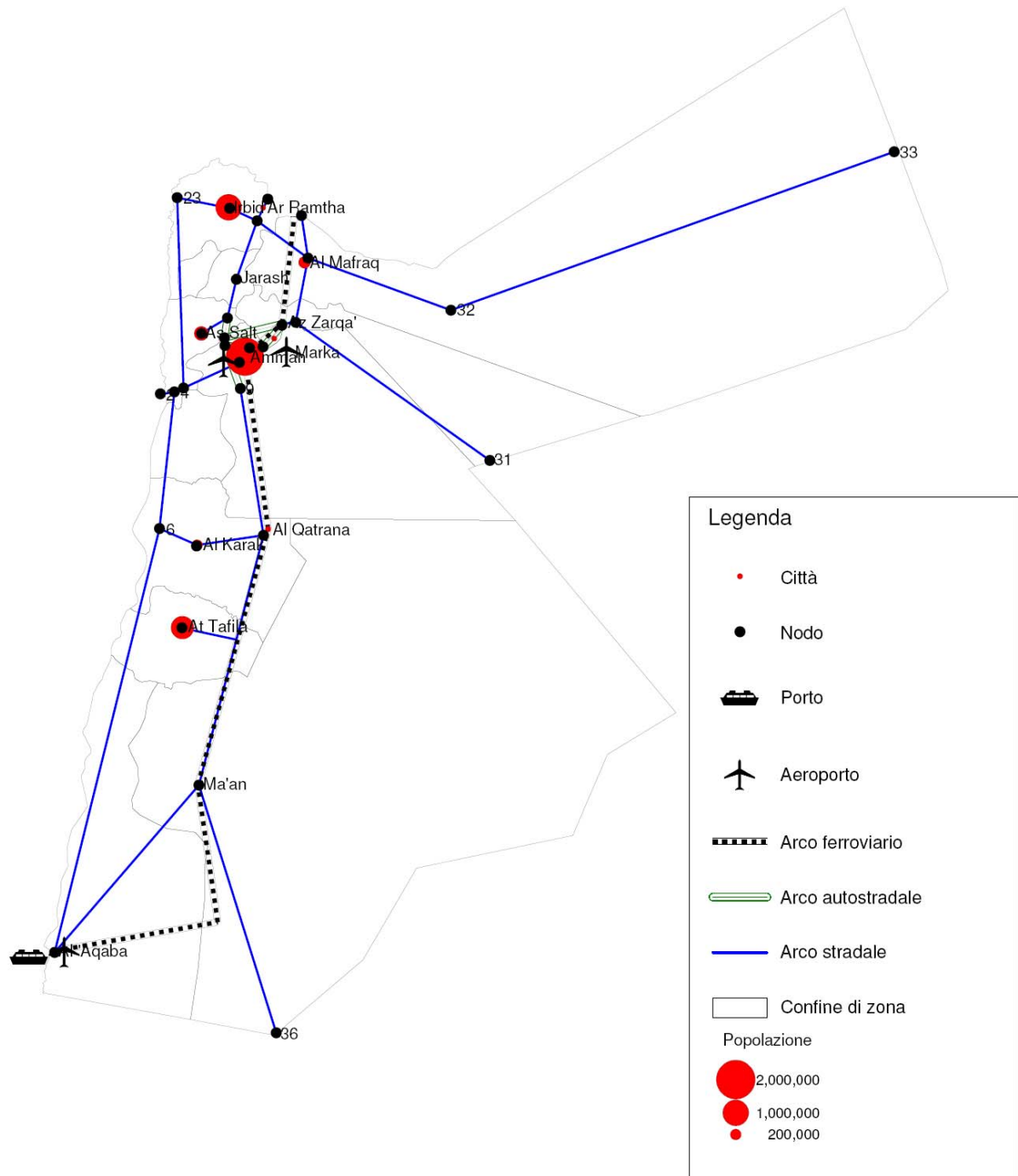


Figura 2.13 – Giordania. Criticità generali relative alla mobilità

L'analisi dell'interazione domanda – offerta consente di evidenziare ulteriori criticità relative allo stato del sistema di offerta in un'ora di punta. In particolare, sono state individuate tre classi di archi in funzione del grado di saturazione degli archi stessi. Il grado di saturazione è definito come rapporto tra il flusso su un arco e la capacità dell'arco stesso. Le tre classi individuate sono le seguenti:

- il flusso sull'arco è inferiore alla capacità, i veicoli non interagiscono tra di loro e viaggiano con velocità libera di deflusso (saturazione bassa);
- il flusso sull'arco è inferiore alla capacità, i veicoli cominciano ad interagire tra di loro e viaggiano con velocità inferiore a quella libera di deflusso (saturazione media);
- flusso sull'arco prossimo o uguale alla capacità, i veicoli interagiscono tra di loro e si verificano fenomeni di stop and go (saturazione alta).

In Figura 2.14 sono riportati i risultati di questa analisi, da cui emerge l'elevata saturazione associata agli archi in prossimità dei centri urbani di Al Karak, Al Qatrana, Rusalfa, Salt, Ibid.

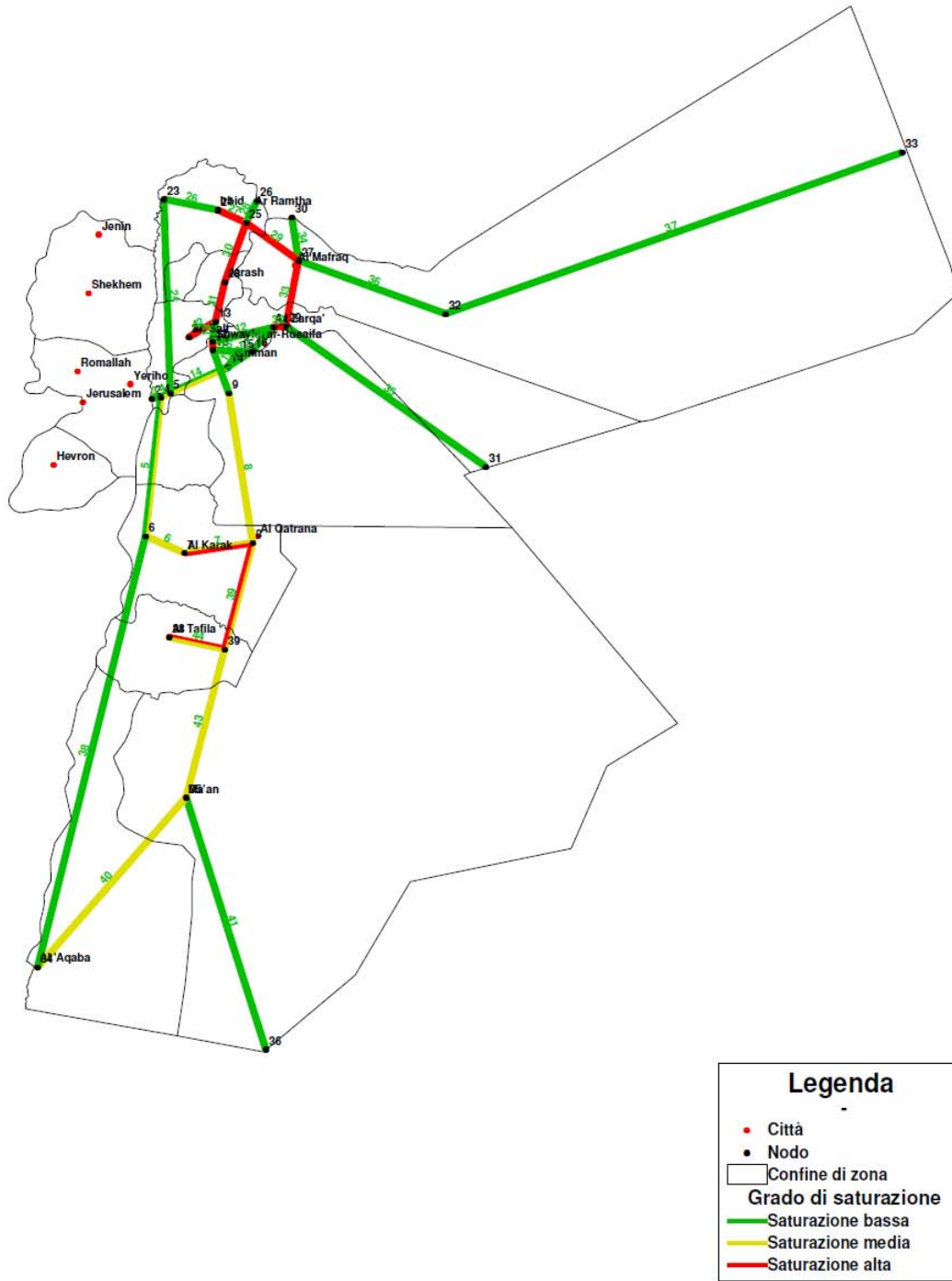


Figura 2.14 – Giordania. Criticità della rete stradale

2.2.7 Libano

Analisi della mobilità di persone

L'analisi della mobilità di persone è stata effettuata a partire dall'esame della popolazione residente relativa a ciascuna zona considerata, ove per zona si intende un'area omogenea in cui si è supposto di suddividere l'intero Paese.

In particolare è stata ricavata una stima della domanda di mobilità passeggeri a scala extra-provinciale, relativa all'ora di punta di un generico giorno feriale medio, per i motivi connessi con gli spostamenti di lavoro, a partire da quelli con origine casa (Tabella 2.25).

La domanda di mobilità di è stata stimata mediante un modello multistadio presente in letteratura (Cascetta, 2006).

I modelli multistadio ripartiscono la domanda complessiva di spostamenti emessi da ciascuna zona di origine nel periodo di riferimento, parzializzandola progressivamente, fra le destinazioni, i modi ed i percorsi possibili.

I modelli multistadio consentono di stimare ciascuna dimensione di scelta (spostarsi o meno, verso dove, con quale modo, seguendo quale percorso) mediante un sottomodello, che può essere, rispetto alle ipotesi di base:

- comportamentale, se deriva da esplicite ipotesi sul comportamento di scelta degli utenti;
- descrittivo, se, invece, descrive le relazioni fra la domanda ed il sistema socio-economico e dei trasporti senza formulare ipotesi specifiche sul comportamento dei decisori.

L'ordine della sequenza dei sottomodelli da utilizzare all'interno dei modelli multistadio non è fissato a priori: ogni formulazione del modello corrisponde ad un'ipotesi sull'ordine nel quale le scelte relative alle diverse dimensioni vengono fatte dall'utente e quindi su come queste si influenzano reciprocamente.

Inoltre, nelle applicazioni è possibile utilizzare specificazioni con un numero maggiore o minore di stadi, in funzione delle dimensioni di scelta che devono essere simulate.

Nell'Appendice A viene descritto il modello di domanda utilizzato nell'ambito di questo lavoro.

Tabella 2.25 - Libano. Matrice di distribuzione

	Beirut	Tripoli	Tiro	Baalbeck	Saida
Beirut	■				■
Tripoli	■	■			
Tiro			■		
Baalbeck				■	
Saida	■				■

Legenda

	Domanda > 10000 ut/h		Domanda in [4000, 10000] ut/h		Domanda in [1000, 4000] ut/h		Domanda < 1000 ut/h
--	----------------------	--	-------------------------------	--	------------------------------	--	---------------------

L'analisi della matrice di distribuzione consente di individuare le relazioni origine/destinazione caratterizzate dalla maggiore domanda di spostamento. A tal fine nella matrice vengono evidenziate, con livelli di grigio differenti, 4 classi principali:

- relazioni con domanda di spostamento superiore a 10000 ut/h;
- relazioni con domanda di spostamento compresa tra 4000 e 10000 ut/h;
- relazioni con domanda di spostamento compresa tra 1000 e 4000 ut/h;
- relazioni con domanda di spostamento inferiore a 1000 ut/h.

Dall'analisi della domanda di distribuzione risulta che, rispetto al totale delle 100 relazioni considerate:

- 2 (8.0% del totale) sono caratterizzate da una domanda di mobilità superiore a 10000 ut/h ;
- 3 (12.0% del totale) sono caratterizzate da una domanda di mobilità compresa nell'intervallo 4000 -10000 ut/h;
- 3 (12.0% del totale) sono caratterizzate da una domanda di mobilità compresa nell'intervallo 1000 -4000 ut/h ;
- 17 (68.0% del totale) sono caratterizzate da una domanda di mobilità inferiore a 1000 ut/h .
- Le relazioni caratterizzate da una domanda di mobilità superiore a 10000 ut/h sono relazioni intraprovinciali, relative alle provincie di Beirut e di Tripoli.

Analisi della mobilità di merci

Il Libano è caratterizzato da un'economia di mercato tendenzialmente aperta, basata sul libero scambio di beni e servizi, e storicamente funge da piattaforma di lancio verso l'intera area mediorientale. Il Paese è un importatore netto (il valore delle importazioni è quattro volte quello dell'export) e quindi la sua bilancia commerciale è strutturalmente deficitaria.

Nel 2007 l'export totale libanese è aumentato del 23,4% rispetto all'anno precedente, raggiungendo i \$2.816 milioni; i valori restano però limitati e con circa il 37% del totale destinato ai Paesi del Medio Oriente. La Svizzera è il primo mercato di sbocco del Libano (come nel 2006) con \$308 milioni ed una quota del 10,9%, rispetto al 19,8% del 2006. Il 97% di tale export risulta generato dalle esportazioni di lingotti in oro. Altri mercati di sbocco per i prodotti libanesi sono, nell'ordine: Emirati Arabi (quota dell'8,7% sul totale), Siria (7,5%), Arabia Saudita (6,6%), Iraq (5,2%), Egitto (4,0%), Turchia (3,9%) e Kuwait (3,8%). L'Italia, scesa dal 19° al 22° posto nella graduatoria dei Paesi acquirenti, con una quota dell'1% dell'export del Libano, è ancora un mercato assai marginale. Nel 2007 hanno avuto un valore di circa \$2,8 miliardi e sono state merceologicamente limitate: prodotti metallurgici (\$494 milioni con + 53,9% rispetto al 2006), articoli di oreficeria (\$488 milioni, di cui ben il 97% di lingotti in oro), con un decremento del 12,1% rispetto all'anno precedente, macchinari (\$460 milioni), alimentari (\$238 milioni) e prodotti chimici (\$234 milioni). Queste cinque voci rappresentano oltre il 68% delle esportazioni totali libanesi.

Per quanto concerne le importazioni, l'import totale libanese è aumentato del 25,7% rispetto all'anno precedente, raggiungendo un valore globale di \$11.815 milioni. Gli USA rimangono, anche per il 2007, il primo fornitore del Libano con \$1.139 milioni (quota del 9,6%) e con un limitato margine sull'Italia, ora salita in seconda posizione raggiungendo la cifra record di \$ 1.059 milioni ed una quota di mercato del 9%. Seguono, la Cina con \$1.018 milioni (8,6%), la Francia con \$883 milioni (7,5%) e la Germania (6,3% e \$750 milioni). Gli USA hanno fatto registrare un incremento del 12,1% rispetto al 2006, mentre l'Italia del 49,1%, la Cina del 35,4%, la Francia del 16,0% e la Germania del 13,6%. Da notare che tra i primi 10 principali fornitori, l'Italia è quella che ha avuto il maggior incremento dell'export in valore (+49,1%), preceduta solo dalla Turchia con +57%.

Sotto il profilo merceologico, i prodotti più rappresentativi dell'import libanese sono: petrolio raffinato (\$2,7 miliardi e 22,8% dell'import totale libanese), macchinari (\$1,4 miliardi e 12,1%), prodotti chimici (\$1,1 miliardi e 9,3%), mezzi di trasporto (8,4%), prodotti della metallurgia (8,1%), alimentari/bevande (6,4%), prodotti del regno vegetale (4,7%), tessile/abbigliamento (4,4%), prodotti del regno animale (4,2%) e oreficeria/ gioielleria (4,1%).

Tali dati sono sinteticamente rappresentati nelle Figura 2.15 e Figura 2.16.

Gennaio - Dicembre	2005	2006	2007	Quota di mercato	Variazione 07/06
Svizzera	125	451	308	10,9%	-31,7%
Emirati Arabi	155	176	244	8,7%	38,6%
Siria	187	176	210	7,5%	19,3%
Arabia Saudita	140	146	187	6,6%	28,1%
Iraq	178	136	148	5,2%	8,8%
Egitto	55	48	114	4,0%	137,5%
Turchia	122	102	110	3,9%	7,8%
Kuwait	81	82	106	3,8%	29,3%
Giordania	75	84	99	3,5%	17,9%
Belgio	23	47	87	3,1%	85,1%
Altri	739	834	1.203	42,7%	44,2%
Totale	1.880	2.282	2.816		23,4%

(in milioni di US\$, Fonte Dogane Libanesi)

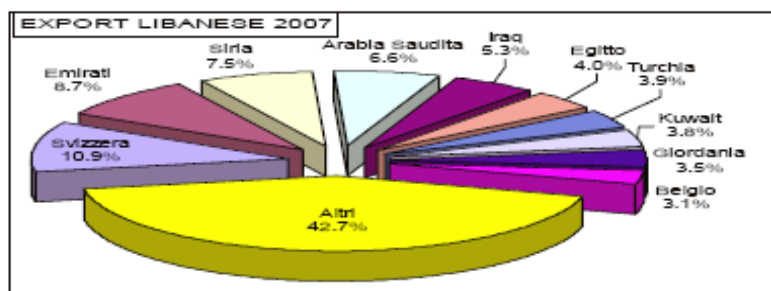


Figura 2.15 – Libano. Esportazioni Libano – Mondo (Fonte ICE Libano, ultima verifica 31/12/2008)

Gennaio - Dicembre	2005	2006	2007	Quota di mercato	Variazione 07/06
USA	548	1.016	1.139	9,6%	12,1%
Italia	976	710	1.059	9,0%	49,1%
Cina	734	752	1.018	8,6%	35,4%
Francia	788	761	883	7,5%	16,0%
Germania	657	660	750	6,3%	13,6%
Egitto	303	379	524	4,4%	38,3%
Regno Unito	323	407	450	3,8%	10,6%
Turchia	200	258	405	3,4%	57,0%
Giappone	307	285	394	3,3%	38,2%
Fed. Russa	509	261	352	3,0%	34,9%
Altri	3.995	3.909	4.841	41,0%	23,8%
Totale	9.340	9.398	11.815		25,7%

(in milioni di US\$, Fonte Dogane Libanesi)

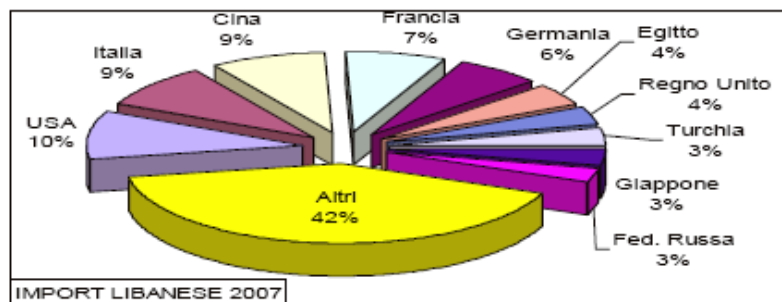


Figura 2.16 – Libano. Importazioni Libano – Mondo (Fonte ICE Libano, ultima verifica 31/12/2008)

Il trasporto marittimo è il sistema più utilizzato in Libano per il commercio con l'estero. La maggior parte delle merci (più del 70%) transita dal porto di Beirut. A causa della inefficiente gestione da parte dell'Autorità ad esso preposta, nel luglio del 2004 l'amministrazione del porto di Beirut è stata assegnata, con un contratto di 10 anni, a un consorzio formato dalla compagnia statunitense International Maritime Associates, dalla società britannica Mercy Docks e da un partner locale IPMB. Gli altri porti del paese, Saida, Tripoli e Tyre, sono gestiti da enti pubblici.

Nel 2007, il Container Terminal del Porto di Beirut ha movimentato 984.000 TEU, con un aumento dell'ordine del 62% rispetto all'anno precedente, grazie soprattutto agli accordi di trans-shipment firmati nel 2005 e 2006 tra l'Autorità del Porto Beirut e le linee marittime Mediterranean Shipping Company (MSC) e CMA-CGM. Tali accordi hanno portato alla quintuplicazione dell'attività di trasbordo merci negli ultimi due anni (ICE, 2008).

In merito alle aree industriali si evidenzia che il Libano ha due free zones: il porto di Beirut ed il Porto di Tripoli. *Due nuove zone franche sono previste per il Nord Libano: Selaata Free Zone e Olaiat Free Zone.*

Criticità

In Figura 2.17 sono rappresentati: le città del Libano con simboli la cui dimensione è crescente in funzione del numero di abitanti; il grafo stradale; il grafo ferroviario, la rete portuale e la rete aeroportuale. Dall'analisi dei dati disponibili è possibile evidenziare i punti di forza e di debolezza di seguito elencati.

Punti di forza

1. La città di Beirut con numero di residenti superiore a 1700000 abitanti è collegata al sistema stradale principale;
2. la città di Tripoli con numero di residenti superiore a 200000 abitanti è collegata al sistema stradale principale;
3. la città di Saida con numero di residenti superiore a 150000 abitanti è collegata al sistema stradale principale;
4. la città di Tiro con numero di residenti superiore a 100000 abitanti è collegata al sistema stradale principale.

Punti di debolezza

1. Il sistema di trasporto stradale è in pessime condizioni;
2. il sistema di trasporto ferroviario non è presente.

L'analisi dell'interazione domanda – offerta consente di evidenziare ulteriori criticità relative allo stato del sistema di offerta in un'ora di punta. In particolare, sono state individuate tre classi di archi in funzione del grado di saturazione degli archi stessi. Il grado di saturazione è definito come rapporto tra il flusso su un arco e la capacità dell'arco stesso. Le tre classi individuate sono le seguenti:

- il flusso sull'arco è inferiore alla capacità, i veicoli non interagiscono tra di loro e viaggiano con velocità libera di deflusso (saturazione bassa);
- il flusso sull'arco è inferiore alla capacità, i veicoli cominciano ad interagire tra di loro e viaggiano con velocità inferiore a quella libera di deflusso (saturazione media);
- flusso sull'arco prossimo o uguale alla capacità, i veicoli interagiscono tra di loro e si verificano fenomeni di stop and go (saturazione alta).

In Figura 2.18 sono riportati i risultati di questa analisi, da cui emerge l'elevata saturazione associata all'arco di collegamento tra Beirut e Saida.

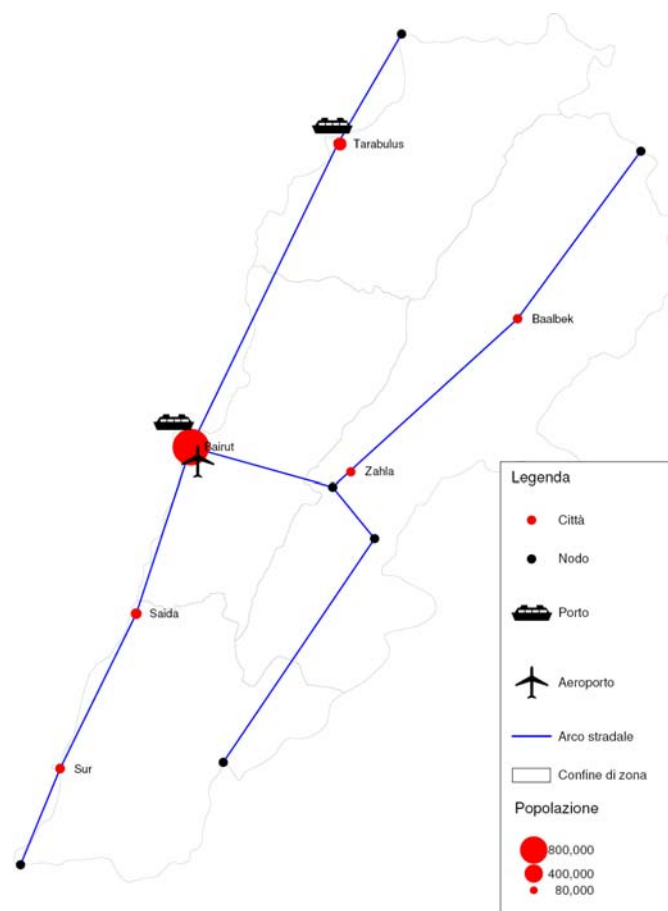


Figura 2.17 – Libano. Criticità generali relative alla mobilità

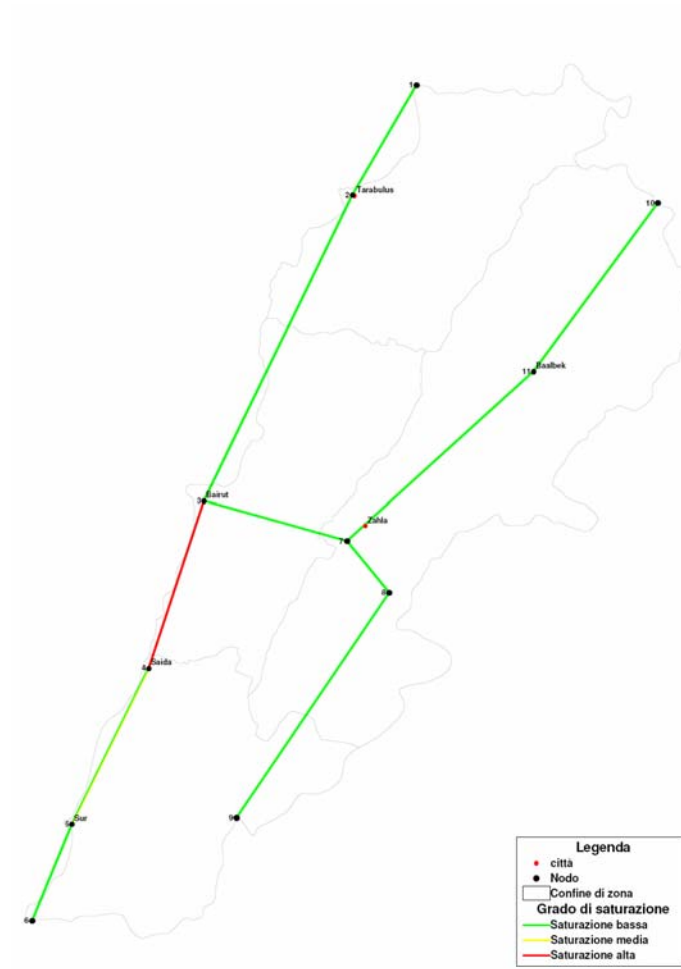


Figura 2.18 – Libano. Criticità della rete stradale

2.2.8 Siria

Analisi della mobilità di persone

L'analisi della mobilità di persone è stata effettuata a partire dall'esame della popolazione residente relativa a ciascuna zona considerata, ove per zona si intende un'area omogenea in cui si è supposto di suddividere l'intero Paese.

In particolare è stata ricavata una stima della domanda di mobilità passeggeri a scala extra-provinciale, relativa all'ora di punta di un generico giorno feriale medio, per i motivi connessi con gli spostamenti di lavoro, a partire da quelli con origine casa (Tabella 2.26).

La domanda di mobilità di è stata stimata mediante un modello multistadio presente in letteratura (Cascetta, 2006).

I modelli multistadio ripartiscono la domanda complessiva di spostamenti emessi da ciascuna zona di origine nel periodo di riferimento, parzializzandola progressivamente, fra le destinazioni, i modi ed i percorsi possibili.

I modelli multistadio consentono di stimare ciascuna dimensione di scelta (spostarsi o meno, verso dove, con quale modo, seguendo quale percorso) mediante un sottomodello, che può essere, rispetto alle ipotesi di base:

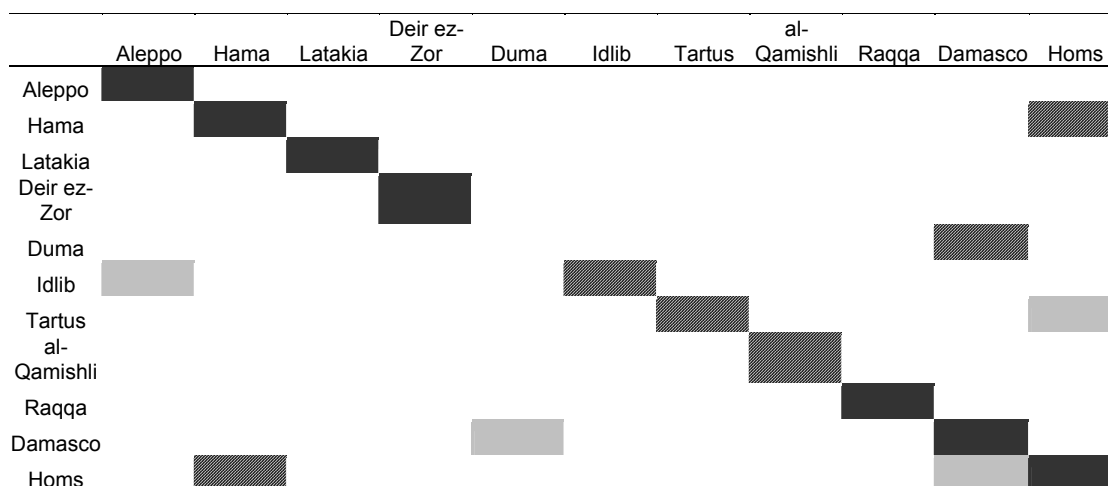
- comportamentale, se deriva da esplicite ipotesi sul comportamento di scelta degli utenti;
- descrittivo, se, invece, descrive le relazioni fra la domanda ed il sistema socio-economico e dei trasporti senza formulare ipotesi specifiche sul comportamento dei decisori.

L'ordine della sequenza dei sottomodelli da utilizzare all'interno dei modelli multistadio non è fissato a priori: ogni formulazione del modello corrisponde ad un'ipotesi sull'ordine nel quale le scelte relative alle diverse dimensioni vengono fatte dall'utente e quindi su come queste si influenzano reciprocamente.

Inoltre, nelle applicazioni è possibile utilizzare specificazioni con un numero maggiore o minore di stadi, in funzione delle dimensioni di scelta che devono essere simulate.

Nell'Appendice A viene descritto il modello di domanda utilizzato nell'ambito di questo lavoro.

Tabella 2.26 - Siria. Matrice di distribuzione



Legenda



L'analisi della matrice di distribuzione consente di individuare le relazioni origine/destinazione caratterizzate dalla maggiore domanda di spostamento. A tal fine nella matrice vengono evidenziate, con livelli di grigio differenti, 4 classi principali:

- relazioni con domanda di spostamento superiore a 10000 ut/h;
- relazioni con domanda di spostamento compresa tra 4000 e 10000 ut/h;
- relazioni con domanda di spostamento compresa tra 1000 e 4000 ut/h;
- relazioni con domanda di spostamento inferiore a 1000 ut/h.

Dall'analisi della domanda di distribuzione risulta che, rispetto al totale delle 100 relazioni considerate:

- 7 (5.8% del totale) sono caratterizzate da una domanda di mobilità superiore a 10000 ut/h ;
- 6 (5.0% del totale) sono caratterizzate da una domanda di mobilità compresa nell'intervallo 4000 -10000 ut/h;
- 5 (3.3% del totale) sono caratterizzate da una domanda di mobilità compresa nell'intervallo 1000 -4000 ut/h ;
- 104 (86.0% del totale) sono caratterizzate da una domanda di mobilità inferiore a 1000 ut/h .

- Le relazioni caratterizzate da una domanda di mobilità superiore a 10000 ut/h sono relazioni intraprovinciali, relative alle provincie di Aleppo, Hama, Latakia, Deir ez-Zor, Raqqa, Damasco e Homs.

Analisi della mobilità di merci

Grazie al processo di riforma cominciato nel 2000, la Siria ha iniziato a liberalizzare l'economia, sia pure con una certa prudenza, tentando di adottare le regole del mercato. Pertanto, anche il commercio estero ha subito una progressiva deregulation, che agisce sulla riduzione sia dei dazi doganali (su numerosi prodotti e su alcuni servizi), sia sui prodotti di vietata importazione. Tale forma protezionistica, tesa a difendere la debole struttura produttiva locale dal prodotto importato, è stata quasi del tutto smantellata, in quanto gli oltre 20.000 prodotti elencati solo due anni fa nella black list, si sono ridotti a 174 ad aprile 2008. In base ai dati pubblicati dall'Ufficio Centrale di Statistica siriano, il valore totale dell'interscambio Siria-mondo del 2007 ha raggiunto i \$25,27 miliardi (con un aumento pari al 22% rispetto all'anno precedente), di cui \$13,69 miliardi di import (+28,9% rispetto al 2006) e 11,58 miliardi di export (+14,6%).

Il significativo aumento del valore dell'interscambio è dovuto alla graduale apertura del commercio estero del Paese (come già evidenziato), all'incremento del valore degli investimenti ed alla stabilità della Lira siriana.

I principali Paesi fornitori sono stati, nel 2007, i seguenti: in prima posizione troviamo la Federazione Russa (\$1,3 miliardi e quota del 9,7% sul totale importato), seguita dalla Cina (\$ 1,1 miliardi e 7,9%), Italia (\$ 935 milioni e 6,8%), Ucraina (5,8%), Arabia Saudita (5,6%), Malta (5,0%), Corea del Sud (4,5%), Egitto (4,3%) e Turchia (3,9%).

Nella Tabella 2.27 sono riportate le principali voci dell'import siriano: i prodotti energetici (\$4,8 miliardi e quota del 14,7%), i metalli e prodotti (\$2,0 miliardi e 14,7%) ed il macchinario (\$1,3 miliardi e quota del 9,8%).

Tabella 2.27 – Siria. Principali Importazioni

Principali importazioni	2005	2006	2007	Var. % 07/06	Quota %
Prodotti energetici	2.633	3.120	4.780	53,2%	34,9%
Metalli e prodotti metallici	1.273	1.300	2.006	54,3%	14,7%
Macchinario	1.225	1.260	1.336	6,0%	9,8%
Animali vivi e prodotti vegetali	681	1.212	1.098	-10,4%	8,0%
Mezzi di trasporto	766	960	1.012	5,4%	7,4%
Prodotti chimici	645	1.300	772	-68,4%	5,6%
Prodotti dell'industria agroalimentare e bevande	149	500	656	31,2%	4,8%
Altri prodotti	2.675	968	2.030	109,7%	14,8%
Totale	10.047	10.620	13.690	28,9%	

Valori in milioni di dollari - Fonte Ufficio Statistico Siriano /Siria Report

Fonte ICE Siria, ultima verifica 31/12/2008

I principali Paesi acquirenti nel 2007, invece, sono stati: l'Italia, che continua a detenere la leadership di primo Paese acquirente (\$ 2,5 miliardi e quota del 21,9% sul totale esportato), seguita dalla Francia (\$ 1,2 miliardi e 10,6%), Arabia Saudita (\$ 1,1 miliardi e 9,8%), Iraq (5,2%), Turchia (4,9%), Giordania (4,3%), Egitto (3,6%), Libano (3,0%), Spagna (1,2%) e Regno Unito (0,2%). L'import italiano dalla Siria ha registrato un incremento del 27,7% rispetto al 2006.

Nella Tabella 2.28 sono riportate le principali voci dell'export siriano: il petrolio è in prima posizione (\$ 4,4 miliardi e quota del 38,3%, seguito dai prodotti tessili (\$ 2,2 miliardi e 18,9%), dagli animali vivi e prodotti vegetali (\$ 1,8 miliardi e quota del 15,6%).

Tabella 2.28 – Siria. Principali Esportazioni Siria

Principali esportazioni	2005	2006	2007	Var. % 07/06	Quota %
Petrolio greggio e minerali	4.235	4.075	4.436	8,9%	38,3%
Tessili	523	1.738	2.188	25,9%	18,9%
Animali vivi e prodotti vegetali	235	1.260	1.800	42,9%	15,6%
Macchinari	621	460	524	13,9%	4,5%
Prodotti dell'industria agroalimentare e bevande	345	500	468	-6,8%	4,0%
Prodotti chimici	149	580	418	-38,8%	3,6%
Metalli e prodotti in metallici	85	220	264	2,0%	2,3%
Altri prodotti	2.293	2.807	1.482	-89,4%	12,8%
Totale	8.486	10.100	11.580	14,6%	

Valori in milioni di dollari - Fonte Ufficio Statistico Siriano

Fonte ICE Siria, ultima verifica 31/12/2008

Criticità

In Figura 2.19 sono rappresentati: le città della Siria con simboli la cui dimensione è crescente in funzione del numero di abitanti; il grafo stradale; il grafo ferroviario, la rete portuale e la rete aeroportuale. Dall'analisi dei dati disponibili è possibile evidenziare i punti di forza e di debolezza di seguito elencati.

Punti di forza

1. Le città di Aleppo e di Damasco, con numero di residenti superiore a 1.500.000 abitanti, sono collegate al sistema stradale principale, ed in particolare a quello autostradale;
2. la città di Homs, con numero di residenti circa pari a 800.000 abitanti, è collegata al sistema stradale principale, ed in particolare a quello autostradale;
3. la città di Hama, con numero di residenti superiore a 450.000 abitanti, è collegata al sistema stradale principale, ed in particolare a quello autostradale;
4. la città di Latakia, con numero di residenti circa pari a 350.000 abitanti, è collegata al sistema stradale principale, ed in particolare a quello autostradale;
5. la città di Deir Ez-Zor, con numero di residenti superiore a 250.000 abitanti, è collegata al sistema stradale principale;
6. le città di Raqqa, Duma e Idlib, con numero di residenti superiore a 100.000 abitanti, sono collegate al sistema stradale principale;
7. la città di Damasco, con numero di residenti superiore a 1.500.000 abitanti, è collegata al sistema ferroviario;
8. le città di al-Hasaka, Deir Ez-Zor, Raqqa, Halab, Idlib, Latakia e Homs sono collegate al sistema ferroviario.

Punti di debolezza

1. La città di Hama, con numero di residenti superiore a 450.000 abitanti, non è collegata al sistema ferroviario;
2. il sud della Palestina (ab Qunaitira, Saih Miskin, as-Suwaida, Dara) non è collegato al sistema di trasporto ferroviario.

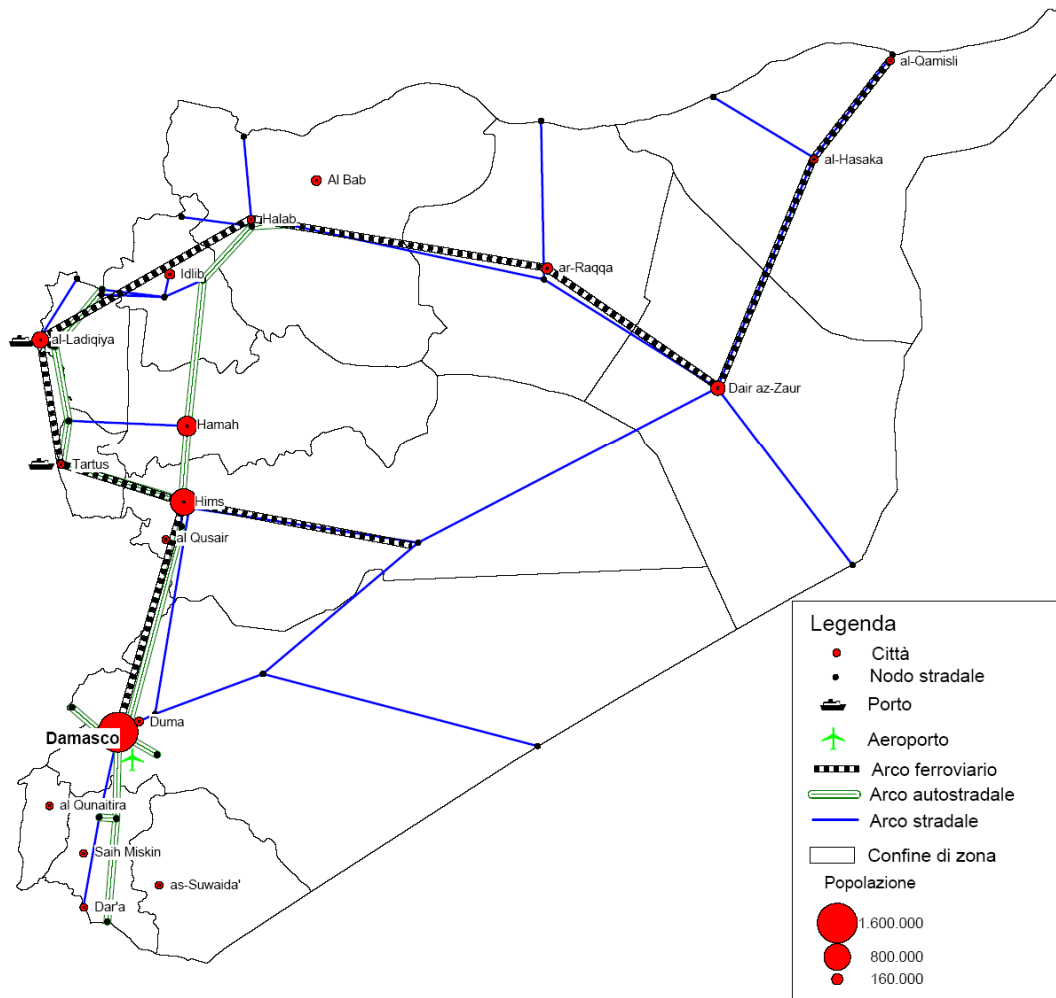


Figura 2.19 – Siria. Criticità generali relative alla mobilità

L'analisi dell'interazione domanda – offerta consente di evidenziare ulteriori criticità relative allo stato del sistema di offerta in un'ora di punta. In particolare, sono state individuate tre classi di archi in funzione del grado di saturazione degli archi stessi. Il grado di saturazione è definito come rapporto tra il flusso su un arco e la capacità dell'arco stesso. Le tre classi individuate sono le seguenti:

- il flusso sull'arco è inferiore alla capacità, i veicoli non interagiscono tra di loro e viaggiano con velocità libera di deflusso (saturazione bassa);

- il flusso sull'arco è inferiore alla capacità, i veicoli cominciano ad interagire tra di loro e viaggiano con velocità inferiore a quella libera di deflusso (saturazione media);
- flusso sull'arco prossimo o uguale alla capacità, i veicoli interagiscono tra di loro e si verificano fenomeni di stop and go (saturazione alta).

In Figura 2.20 sono riportati i risultati di questa analisi, da cui emerge l'elevata saturazione associata agli archi in prossimità dei centri urbani di Damasco, Hamah, Idlib, ar-Raqqa.

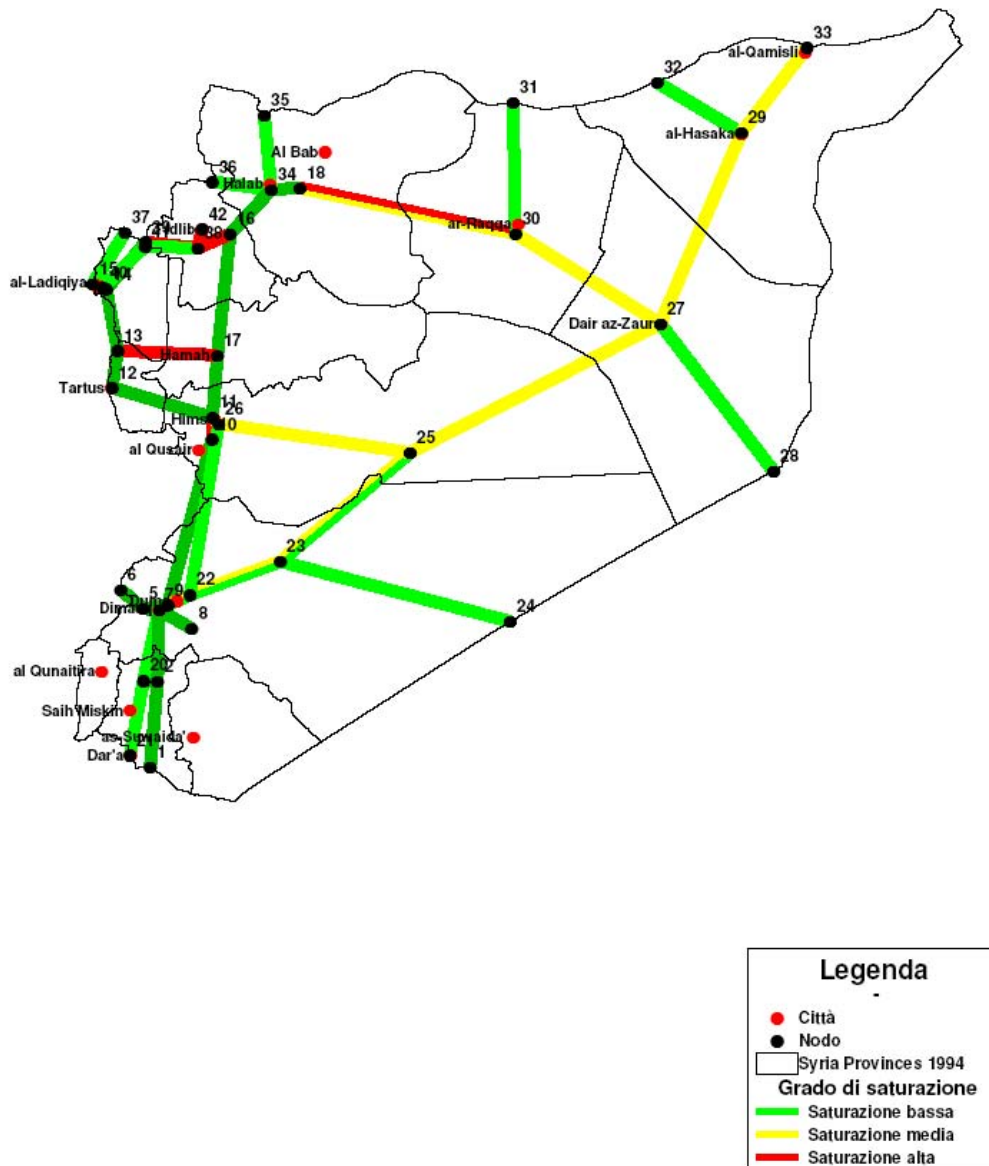


Figura 2.20 - Siria. Criticità della rete stradale

2.2.9 Turchia

Analisi della mobilità di persone

L'analisi della mobilità di persone è stata effettuata a partire dall'esame della popolazione residente relativa a ciascuna zona considerata, ove per zona si intende un'area omogenea in cui si è supposto di suddividere l'intero Paese.

In particolare è stata ricavata una stima della domanda di mobilità passeggeri a scala extra-provinciale, relativa all'ora di punta di un generico giorno feriale medio, per i motivi connessi con gli spostamenti di lavoro, a partire da quelli con origine casa (Tabella 2.29).

La domanda di mobilità di è stata stimata mediante un modello multistadio presente in letteratura (Cascetta, 2006).

I modelli multistadio ripartiscono la domanda complessiva di spostamenti emessi da ciascuna zona di origine nel periodo di riferimento, parzializzandola progressivamente, fra le destinazioni, i modi ed i percorsi possibili.

I modelli multistadio consentono di stimare ciascuna dimensione di scelta (spostarsi o meno, verso dove, con quale modo, seguendo quale percorso) mediante un sottomodello, che può essere, rispetto alle ipotesi di base:

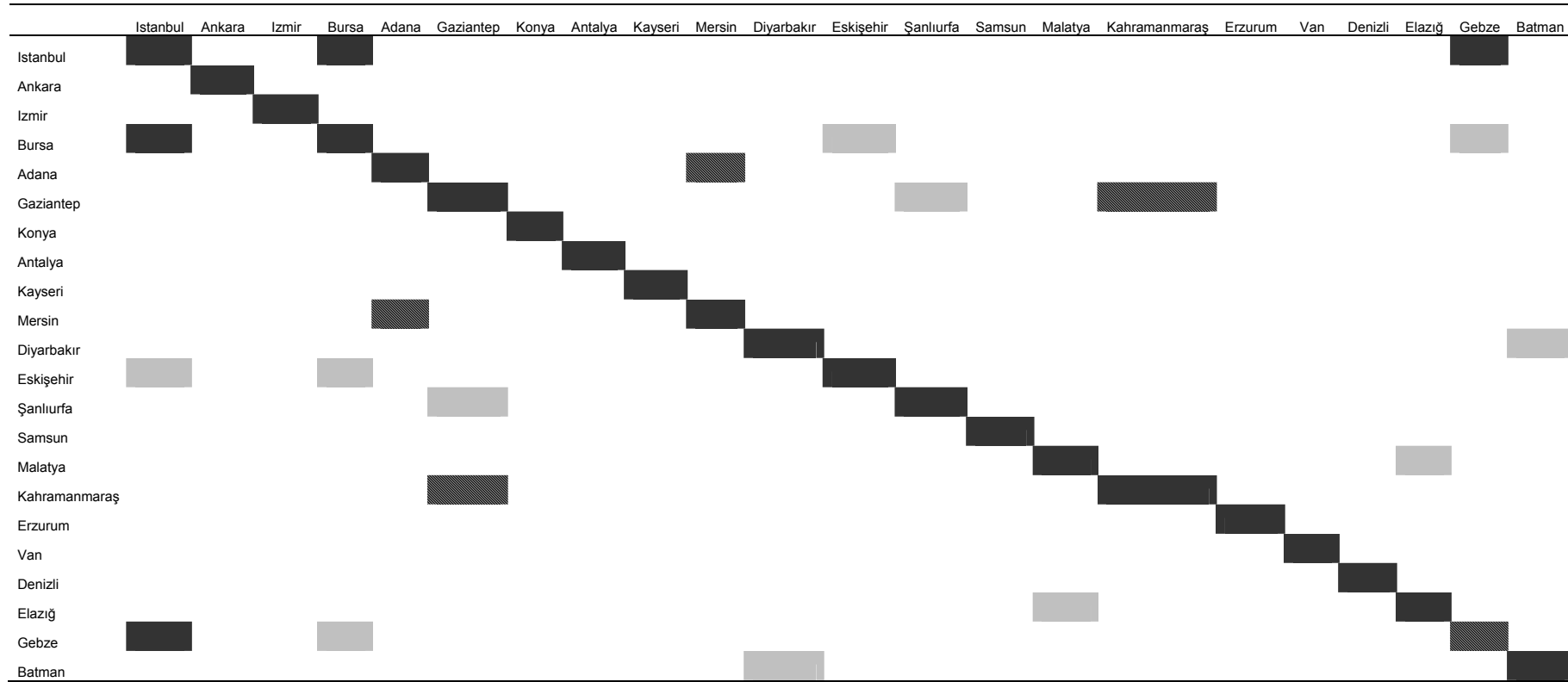
- comportamentale, se deriva da esplicite ipotesi sul comportamento di scelta degli utenti;
- descrittivo, se, invece, descrive le relazioni fra la domanda ed il sistema socio-economico e dei trasporti senza formulare ipotesi specifiche sul comportamento dei decisori.

L'ordine della sequenza dei sottomodelli da utilizzare all'interno dei modelli multistadio non è fissato a priori: ogni formulazione del modello corrisponde ad un'ipotesi sull'ordine nel quale le scelte relative alle diverse dimensioni vengono fatte dall'utente e quindi su come queste si influenzano reciprocamente.

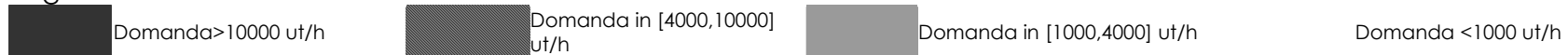
Inoltre, nelle applicazioni è possibile utilizzare specificazioni con un numero maggiore o minore di stadi, in funzione delle dimensioni di scelta che devono essere simulate.

Nell'Appendice A viene descritto il modello di domanda utilizzato nell'ambito di questo lavoro.

Tabella 2.29 - Turchia. Matrice di distribuzione



Legenda



L'analisi della matrice di distribuzione consente di individuare le relazioni origine/destinazione caratterizzate dalla maggiore domanda di spostamento. A tal fine nella matrice vengono evidenziate, con livelli di grigio differenti, 4 classi principali:

- relazioni con domanda di spostamento superiore a 10000 ut/h;
- relazioni con domanda di spostamento compresa tra 4000 e 10000 ut/h;
- relazioni con domanda di spostamento compresa tra 1000 e 4000 ut/h;
- relazioni con domanda di spostamento inferiore a 1000 ut/h.

Dall'analisi della domanda di distribuzione risulta che, rispetto al totale delle 484 relazioni considerate:

- 25 (5.2% del totale) sono caratterizzate da una domanda di mobilità superiore a 10000 ut/h ;
- 5 (1.0% del totale) sono caratterizzate da una domanda di mobilità compresa nell'intervallo 4000 -10000 ut/h;
- 11 (2.3% del totale) sono caratterizzate da una domanda di mobilità compresa nell'intervallo 1000 -4000 ut/h ;
- 443 (91.5% del totale) sono caratterizzate da una domanda di mobilità inferiore a 1000 ut/h .

Le relazioni caratterizzate da una domanda di mobilità superiore a 10000 ut/h sono:

- relazioni intrazonali, relative a tutte le province considerate, fatta eccezione per Gebze, nel 3,9% dei casi, rispetto al 5,2% succitato;
- relazioni tra zone caratterizzate da elevati valori di popolazione residente e da distanze origine/destinazione piuttosto basse, nel restante 1.3% dei casi, rispetto al 5,2% succitato (Istanbul-Bursa; Istanbul-Gebze; Bursa-Istanbul; Gebze-Istanbul).

Analisi della mobilità di merci

Il grado di apertura della Turchia al commercio internazionale è elevato. Il Paese ha un sistema produttivo trainato dalle esportazioni che, a sua volta, si alimenta grazie alle forniture di beni intermedi e di investimento. Nei primi sette mesi del 2008 l'interscambio commerciale della Turchia con il resto del mondo e' stato pari a US\$ 207 miliardi (+37,5% rispetto allo stesso periodo del 2007), con

le esportazioni pari a US\$ 81,4 miliardi (+39% rispetto allo stesso periodo del 2007) e le importazioni a quota US\$ 126,4 miliardi (+36,6% rispetto allo stesso periodo del 2007). Quanto alla struttura degli scambi commerciali, le esportazioni turche sono principalmente composte da beni di consumo e da beni intermedi, mentre un ruolo minore, seppure in forte crescita, è svolto dai beni di investimento; le importazioni sono costituite essenzialmente da beni capitali, seguiti dai beni intermedi e, a lunga distanza, dai beni di consumo. Relativamente alla composizione della bilancia commerciale turca, si registra un ulteriore incremento delle esportazioni del settore tessile-abbigliamento (nonostante la grave crisi interna del comparto), dei prodotti dell'industria meccanica e dell'industria automobilistica, che seguono a ruota il tessile come settore prioritario nelle esportazioni dalla Turchia. Ricopre un peso significativo la voce delle importazioni di gas naturale; l'aumento delle importazioni dalla Russia sono dovute principalmente all'incremento delle forniture di gas naturale (oltre 33 mld di m³), che giungono in Turchia, a partire dal 2002, grazie anche al gasdotto "Blue Stream" costruito dalle società del "Gruppo ENI".

L'Unione Europea figura saldamente al primo posto quale area di destinazione (56,5%) e di origine (40,3%) dei flussi commerciali. Secondo dati Eurostat, la Turchia continua a rappresentare il 5° mercato di destinazione dell'export industriale dell'UE. Nei primi sette mesi del 2008 la Russia, scavalcando la Germania (20 miliardi di dollari; +25,1% rispetto al gennaio – luglio di un anno fa), è diventata il primo partner commerciale della Turchia, con un interscambio che ha raggiunto i 23,7 miliardi di dollari (+57,3% rispetto allo stesso periodo del 2007). Da notare che tale sorpasso è dovuto principalmente all'esportazione di gas naturale (oltre 30 miliardi di m³ l'anno, corrispondenti a circa il 67% del fabbisogno energetico della Turchia).

L'Italia infine permane il terzo partner commerciale con un interscambio di 12,6 miliardi di dollari (+27% rispetto ai primi sette mesi del 2007) ed un saldo attivo pari a 1,8 miliardi di dollari.

La classifica dei principali Paesi fornitori ha visto la Russia al primo posto (US\$ 19,7 miliardi; + 56%), seguita dalla Germania, con US\$ 11,7 miliardi (+26,8%), dalla Cina (US\$ 13,2 miliardi; + 36%) e dall'Italia (US\$ 9,9 miliardi; +27,7%).

Nei primi cinque mesi del 2008 le quote di mercato sul totale delle importazioni turche sono state le seguenti: Russia (15,6%), Germania (9,4%), Cina (7,6%), Italia (5,6%) ed USA (5%). Si tratta di mercati che rappresentano il 43,6% del totale importato dalla Turchia.

Quanto ai mercati di sbocco, nei primi sette mesi del 2008 la Germania si è confermata al primo posto (US\$ 8,1 miliardi; +23,3%), seguita dall'Italia (US\$ 5,3 miliardi; +26,1%) e dal Regno Unito (US\$ 5,1 miliardi; +12%). Rilevante

l'incremento delle esportazioni turche verso la Svizzera (+258,6%), la Corea del Sud (+95,7%), l'Iran (+67%), la Cina (+58,9%) e la Russia (+58,4%).

I dati aggregati per Paese relativi ad importazioni ed esportazioni sono riportati in Tabella 2.30 (esportazioni) e in Tabella 2.31 (importazioni).

Tabella 2.30 – Turchia. Flusso di esportazioni in milioni di dollari

Paesi	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Aree non specif.	393	.	.	-	3	6	185	22	.	42.379
Germania	5.253	5.449	5.479	5.171	5.367	5.835	7.485	8.743	9.455	6.383
Regno Unito	1.511	1.710	1.844	2.024	2.175	3.006	3.670	5.538	5.917	4.127
Stati Uniti	2.027	2.229	2.484	3.074	3.126	3.337	3.754	4.801	4.911	3.068
<i>Italia</i>	1.387	1.555	1.736	1.755	2.342	2.361	3.195	4.595	5.618	2.706
Francia	1.163	1.302	1.586	1.652	1.895	2.124	2.826	3.664	3.806	2.085
Iraq	54	11	.	.	.	.	829	1.820	2.750	2.027
Russia (Federazione di)	2.057	1.348	589	639	924	1.168	1.368	1.855	2.377	1.935
Emirati Arabi Uniti	265	240	415	311	380	452	703	1.139	1.675	1.597
Spagna	439	516	785	704	950	1.115	1.792	2.580	3.011	1.536
Paesi Bassi	779	886	945	871	892	1.044	1.526	2.129	2.470	1.457
Romania	359	468	269	325	392	560	873	1.222	1.785	1.340
Bulgaria	176	213	234	252	299	378	622	886	1.179	945
Zona libera	611	1.088	961	1.190	1.725	2.006	1.928	2.563	3.059	939
Grecia	298	369	409	435	476	583	920	1.168	1.127	894
Israele	392	479	591	622	805	851	1.083	1.309	1.467	726
Ucraina	337	274	227	256	289	310	445	574	821	615
Algeria	316	482	408	376	422	511	573	802	807	584
Belgio	.	.	664	641	688	689	886	1.149	1.292	557
Svizzera	318	244	268	238	243	289	357	442	558	500
<i>MONDO</i>	26.245	26.881	26.913	27.485	31.334	35.762	47.253	62.604	73.476	85.526

Tabella 2.31 – Turchia. Flusso di importazioni in milioni di dollari

Paesi	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
UE 27	53,78	55,09	54,16	52,39	47,90	50,06	50,73	51,06	45,17	25,00
Germania	16,51	15,92	14,14	13,23	12,89	13,68	13,63	13,30	11,68	8,00
Italia	9,19	9,22	7,65	7,98	8,42	8,06	7,89	7,30	6,48	4,40
Francia	6,11	6,61	7,54	6,49	5,52	5,94	6,01	6,59	5,04	2,19
Regno Unito	5,69	5,84	5,25	4,99	4,62	4,74	5,05	4,59	4,02	2,00
Romania	0,81	0,75	0,96	1,24	1,16	1,28	1,38	1,75	1,96	1,45
Spagna	2,63	2,78	3,02	3,08	2,58	2,71	2,89	3,46	3,04	1,38
Belgio	.	.	2,71	3,05	2,38	2,24	2,20	2,12	1,92	1,19
Paesi Bassi	3,06	3,15	3,17	2,91	2,52	2,55	2,39	2,02	1,84	1,01
Bulgaria	0,84	0,80	0,71	0,86	0,95	0,99	0,99	1,00	1,02	0,63
EUROPA CENTRO ORIENTALE	6,62	7,05	9,23	9,19	10,26	9,58	9,97	10,32	13,62	7,54
Russia (Federazione di)	4,48	4,69	7,16	7,17	8,30	7,53	7,86	7,37	11,05	5,54
Ucraina	1,89	2,15	1,85	1,80	1,83	1,91	1,92	2,67	2,27	1,92
ALTRI PAESI EUROPEI	2,65	2,54	2,22	2,12	3,58	4,84	4,90	4,16	3,80	2,61
Svizzera	2,27	2,21	1,79	1,64	2,96	4,17	4,28	3,62	3,47	2,38
AFRICA SETTENTRIONALE	3,73	3,25	4,15	4,16	5,11	4,08	3,63	2,89	3,61	0,88
ALTRI PAESI AFRICANI	0,79	0,58	0,70	0,84	1,70	1,08	1,18	1,52	1,57	1,36
Repubblica Sudafricana	0,38	0,34	0,30	0,32	0,83	0,41	0,48	1,07	1,08	1,14
AMERICA SETTENTRIONALE	9,55	9,19	7,91	7,65	8,19	6,60	5,40	5,35	4,99	3,22
Stati Uniti	8,91	8,81	7,49	7,18	7,88	5,98	5,04	4,96	4,60	3,05
AMERICA CENTRO MERIDIONALE	1,67	1,71	1,30	1,16	1,09	1,25	1,70	1,57	1,74	0,60
MEDIO ORIENTE	5,87	4,57	5,10	6,20	7,29	6,19	6,42	5,39	6,82	1,54
ASIA CENTRALE	1,50	1,68	1,72	2,04	1,70	2,26	2,22	2,42	2,38	2,11
India	0,62	0,60	0,58	0,81	0,86	1,10	1,04	1,11	1,10	0,68
Kazakistan	0,34	0,55	0,71	0,64	0,22	0,39	0,38	0,47	0,48	0,60
ASIA ORIENTALE	10,89	11,83	10,44	10,56	10,10	10,44	11,69	14,05	15,25	11,50
Cina	1,62	1,84	2,14	2,44	2,24	2,66	3,76	4,76	5,90	6,26
Corea del Sud	2,23	2,45	2,09	2,16	1,83	1,76	1,89	2,73	2,98	1,52
Giappone	4,20	4,45	3,34	2,94	3,16	2,85	2,78	2,85	2,66	1,34
Altri Paesi Asia non	1,05	1,12	0,90	1,02	0,76	1,02	1,09	1,28	1,31	0,72
OCEANIA	1,12	0,96	0,38	0,56	0,57	0,61	0,37	0,32	0,31	0,05
MONDO	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Criticità

In Figura 2.21 sono rappresentati: le città della Turchia con simboli la cui dimensione è crescente in funzione del numero di abitanti; il grafo stradale; il grafo ferroviario, la rete portuale e la rete aeroportuale. Dall'analisi dei dati disponibili è possibile evidenziare i punti di forza e di debolezza di seguito elencati.

Punti di forza

1. La città di Instabul, con numero di residenti superiore a 11000000 abitanti, è collegata al sistema stradale principale, ed in particolare a quello autostradale;

2. la città di Ankara, con numero di residenti superiore a 4000000 abitanti, è collegata al sistema stradale principale, ed in particolare a quello autostradale;
3. la città di Izmir, con numero di residenti superiore a 2500000 abitanti, è collegata al sistema stradale principale, ed in particolare a quello autostradale;
4. la città di Bursa, con numero di residenti superiore a 1400000 abitanti, è collegata al sistema stradale principale;
5. la città di Adana, con numero di residenti circa pari a 1400000 abitanti, è collegata al sistema stradale principale, ed in particolare a quello autostradale;
6. la città di Gaziantep, con numero di residenti superiore a 1000000 abitanti, è collegata al sistema stradale principale, ed in particolare a quello autostradale;
7. la città di Konya, con numero di residenti circa pari a a 1000000 abitanti, è collegata al sistema stradale principale;
8. la città di Hantalya, con numero di residenti circa pari a 800000 abitanti, è collegata al sistema stradale principale;
9. Le città di Instabul, Ankara, Izmir, Bursa, Adana, Gaziantep, Konya sono collegate al sistema ferroviario.

Punti di debolezza

1. La città di Bursa, con numero di residenti superiore a 1400000 abitanti, non è collegata al sistema autostradale;
2. la città di Konya, con numero di residenti circa pari a 1000000 abitanti, non è collegata al sistema autostradale;
3. la città di Hantalya, con numero di residenti circa pari a 800000 abitanti, non è collegata al sistema ferroviario;
4. il sistema ferroviario si presenta in generale insufficiente (MondolImpresa, 2008).

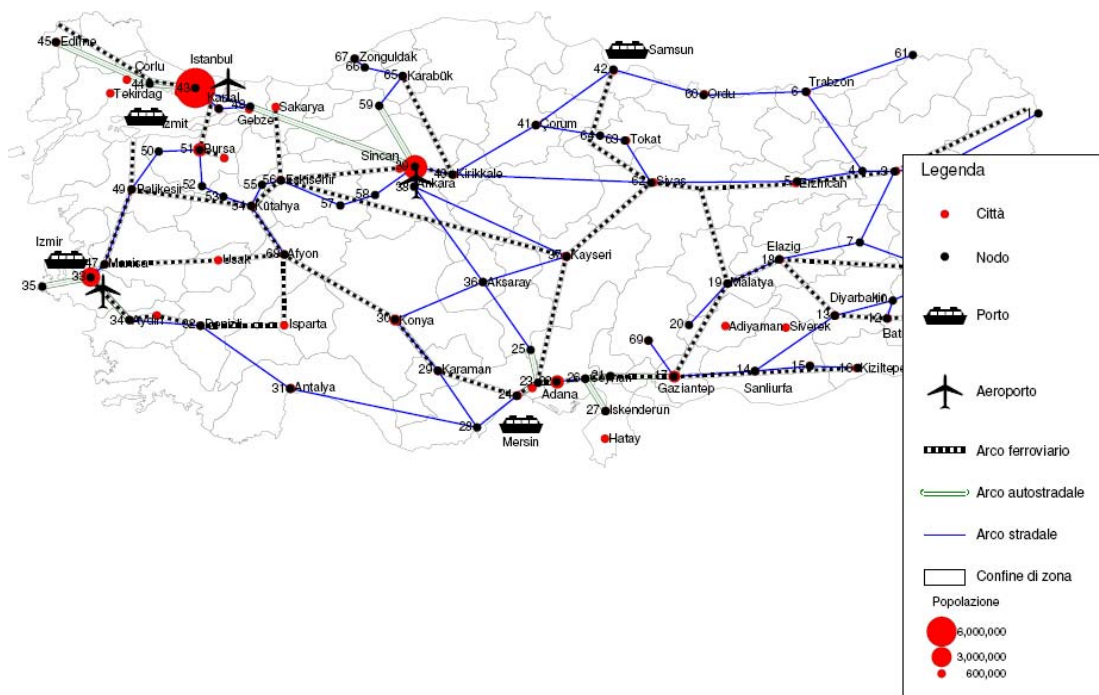


Figura 2.21 – Turchia. Criticità generali relative alla mobilità

L'analisi dell'interazione domanda – offerta consente di evidenziare ulteriori criticità relative allo stato del sistema di offerta in un'ora di punta. In particolare, sono state individuate tre classi di archi in funzione del grado di saturazione degli archi stessi. Il grado di saturazione è definito come rapporto tra il flusso su un arco e la capacità dell'arco stesso. Le tre classi individuate sono le seguenti:

- il flusso sull'arco è inferiore alla capacità, i veicoli non interagiscono tra di loro e viaggiano con velocità libera di deflusso (saturazione bassa);
- il flusso sull'arco è inferiore alla capacità, i veicoli cominciano ad interagire tra di loro e viaggiano con velocità inferiore a quella libera di deflusso (saturazione media);
- flusso sull'arco prossimo o uguale alla capacità, i veicoli interagiscono tra di loro e si verificano fenomeni di stop and go (saturazione alta).

In Figura 2.22 sono riportati i risultati di questa analisi, da cui emerge l'elevata saturazione associata agli archi della rete che si snoda lungo le direttrici Ankara-Erzurum e quella che serve i territori collocati a sud est del Paese.

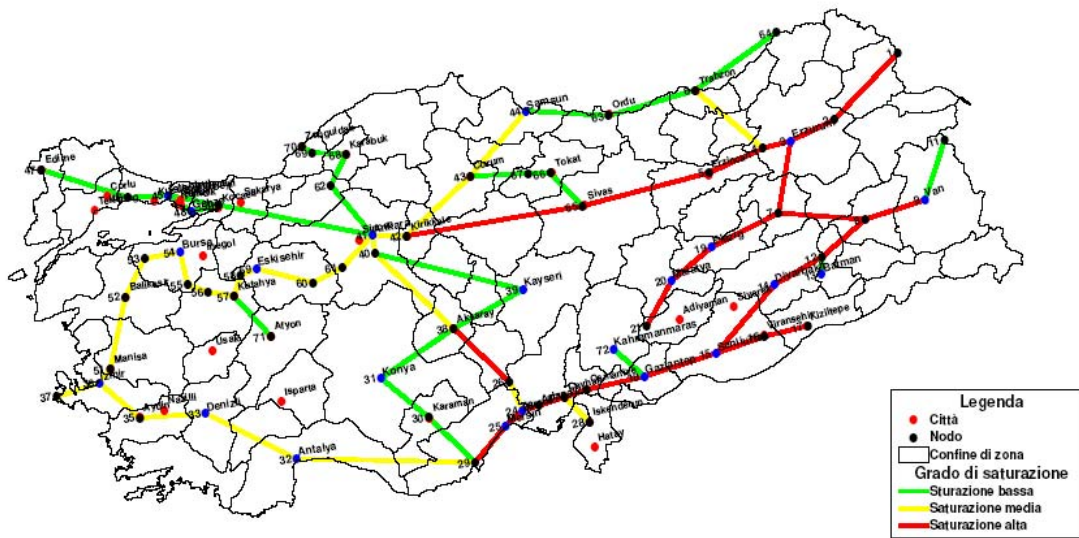


Figura 2.22 - Turchia. Criticità della rete stradale

APPENDICE PARTE II – METODI DI STIMA DELLA MOBILITÀ DI PERSONE

Nota metodologica

La stima della domanda di mobilità di persone a scala extra-provinciale, relativa all'ora di punta di un generico giorno feriale medio, per i motivi casa-lavoro (CL) e casa-affari (CA), è stata effettuata mediante un modello multistadio presente in letteratura (Cascetta, 2006).

Data una categoria di utenti i , la domanda di mobilità $d_o^i[\text{shdm}]$ da un'origine o , per il motivo s , nella fascia oraria h , verso la destinazione d e con il modo m è ottenuta sinteticamente come riportato di seguito:

$$d_o^i[\text{shdm}] = d_o^i[\text{sh}] \cdot p^i[\text{d/osh}] \cdot p^i[\text{d/osh}].$$

dove:

- $d_o^i[\text{sh}]$ è la domanda di emissione;
- $p^i[\text{d/osh}] = \exp(V_d^i) / \sum_{d'} \exp(V_{d'}^i)$ è la probabilità di distribuzione;
- $p^i[\text{m/oshd}]$ è la probabilità di scelta modale;

La domanda di emissione rappresenta il numero medio di spostamenti effettuati da una generica zona di origine o , dato un periodo di riferimento h ed un motivo dello spostamento s , e viene stimata mediante l'utilizzo di modelli di emissione.

I modelli di emissione possono essere ricondotti a due categorie principali: modelli comportamentali e modelli statistico - descrittivi.

I modelli comportamentali più utilizzati appartengono alla classe dei modelli di utilità aleatoria e sono di tipo Logit binomiale o Multinomiale, a seconda dell'ampiezza del periodo di riferimento considerato nell'ambito ordinario. Se esso è di ampiezza tale che la probabilità di effettuare più di uno spostamento da parte dello stesso utente è trascurabile si ha un modello Logit binomiale, con le due alternative di effettuare o meno lo spostamento in esame. In caso contrario si ha un Logit Multinomiale, che fornisce la probabilità di effettuare x spostamenti come la probabilità di scegliere fra le alternative $0, 1, 2, \dots, n$ fino ad un numero significativo di n o più spostamenti.

Nell'ambito di questo lavoro, la domanda di emissione è stimata con un modello statistico-descrittivo di seguito descritto:

- $d_o^i[\text{sh}] = n_o [i] m^i [\text{os}] f[\text{hs}]$

(A.1)

con

- $n_o [i]$ numero di utenti della categoria i che si trovano nell'origine o ;
- $m^i [\text{os}]$ numero medio di spostamenti effettuati dagli utenti della categoria i per lo scopo s nel giorno feriale medio con origine o ;
- $f[\text{hs}]$ percentuale di spostamenti, che sono effettuati per il motivo s , nella fascia oraria h rispetto al totale degli spostamenti effettuati per lo stesso motivo nel giorno feriale medio.

I motivi dello spostamento considerati sono: Casa-Lavoro pendolare e Casa-Affari professionali.

Per tener conto degli altri motivi il valore di domanda è incrementato del 5%.

La probabilità di distribuzione rappresenta l'aliquota di utenti, di categoria nota, che, partendo da una data origine o si dirige verso una data destinazione d , dato un periodo di riferimento h ed un motivo dello spostamento s ; la probabilità di distribuzione viene stimata mediante l'utilizzo di modelli di distribuzione.

Se si considera un approccio di tipo comportamentale, il modello può essere espresso formalmente come:

$$p^i[d/osh] = \frac{\exp(V_d/\theta)}{\exp(V_{d_1}/\theta) + \exp(V_{d_2}/\theta) + \dots + \exp(V_{d_n}/\theta)}$$

(A.2)

con

V_d utilità sistematica associata all'alternativa d ;

V_{d_1} utilità sistematica associata all'alternativa d_1 ;

V_{d_2} utilità sistematica associata all'alternativa d_2 ;

...

V_{d_n} utilità sistematica associata all'alternativa d_n ;

θ parametro del modello.

Nell'ambito di questo lavoro, l'utilità sistematica associata alla generica destinazione d è specificata come:

- $V_d = \beta_{\text{dist}} X_{od} + \beta_{((\text{add})\text{tot})} (\text{Add})^{\text{d}_{\text{tot}}} + \beta_{((\text{add})\text{serv})} (\text{Add})^{\text{d}_{\text{serv}}} + \beta_{\text{CAP}} \text{CAP}$, con:
 - X_{od} distanza minima su rete stradale fra la coppia od , espressa in km/50;
 - $(\text{Add})^{\text{d}_{\text{tot}}}$ logaritmo naturale del numero di addetti totali della zona d , espressa in addetti/1000;
 - $(\text{Add})^{\text{d}_{\text{serv}}}$ logaritmo naturale del numero di addetti ai servizi della zona d , espressa in addetti/1000;
 - CAP variabile ombra pari a 1 se la destinazione è capitale del Paese.

Il modello di scelta modale fornisce la ripartizione degli utenti tra i vari modi disponibili.

I modelli di scelta modale utilizzati nella pratica hanno quasi sempre un'interpretazione comportamentale e, tra questi, i più diffusi sono modelli di tipo Logit Multinomiale.

Da un punto di vista formale essi possono essere espressi come:

$$p^i[m/oshd] = \frac{\exp(V_m/\theta)}{\sum_{m'} \exp(V_{m'}/\theta)}$$

(A.3)

con

$V_m, V_{m'}$ utilità sistematiche associate alle alternative m, m' ;

θ parametro del modello.

Nell'ambito di questo lavoro viene considerato un approccio statistico-descrittivo, ponendo:

- $p^i[\text{auto}/\text{oshd}]=75\%$;
- $p^i[\text{treno}/\text{oshd}]=25\%$.

Nelle tabelle di seguito vengono riportate, per Paese, le matrici delle probabilità di distribuzione, in percentuale, per il motivo casa-lavoro e per il motivo casa-affari.

Tabella A.1 – Marocco. Matrice delle probabilità di distribuzione per il motivo casa-lavoro (%)

Prob abilità distribuzione (%)	Agadir	Asfi	Beni-Mellal	Casablanca	El-Jadida	Essaouira	Fes	Kénitra	Khenifra	Khouribga	Ksar-El-Kebir	Larache	Marrakech	Meknes	Ouezzane	Oujda	Rabat	Sefrou	Settat	Sidi-Bennour	Tanger	Taza	Tetouan	Totale complessivo
Agadir	98,22	0,25	0,00	0,01	0,00	0,85	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,65	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00	100,0
Asfi	0,64	85,65	0,05	2,66	0,51	2,06	0,00	0,03	0,00	0,17	0,00	0,00	5,47	0,01	0,00	0,00	0,16	0,00	0,54	2,05	0,00	0,00	0,00	100,0
Beni-Mellal	0,01	0,10	69,65	7,08	0,05	0,01	0,70	0,69	3,74	9,26	0,03	0,02	2,44	1,52	0,02	0,01	2,92	0,13	1,46	0,13	0,01	0,03	0,01	100,0
Casablanca	0,00	0,07	0,09	90,79	0,20	0,00	0,05	0,89	0,03	0,70	0,02	0,02	0,11	0,16	0,01	0,00	5,39	0,01	1,32	0,11	0,01	0,00	0,01	100,0
El-Jadida	0,04	4,11	0,19	62,99	15,52	0,10	0,04	0,66	0,04	1,26	0,02	0,02	1,87	0,12	0,01	0,00	3,86	0,00	5,30	3,86	0,01	0,00	0,01	100,0
Essaouira	14,99	14,56	0,02	0,49	0,09	63,45	0,00	0,00	0,00	0,05	0,00	0,00	5,79	0,00	0,00	0,00	0,03	0,00	0,12	0,41	0,00	0,00	0,00	100,0
Fes	0,00	0,00	0,06	0,36	0,00	0,00	74,78	1,04	0,30	0,07	0,52	0,22	0,00	12,81	0,73	0,24	1,43	4,80	0,01	0,00	0,28	1,84	0,49	100,0
Kénitra	0,00	0,01	0,08	8,30	0,02	0,00	1,40	41,73	0,13	0,34	0,91	0,74	0,02	3,47	0,46	0,01	41,34	0,12	0,18	0,01	0,41	0,04	0,31	100,0
Khenifra	0,00	0,02	8,87	6,14	0,02	0,00	7,93	2,53	45,21	4,40	0,17	0,09	0,34	13,86	0,18	0,06	7,44	1,60	0,61	0,03	0,06	0,35	0,08	100,0
Khouribga	0,01	0,19	5,37	31,71	0,18	0,01	0,46	1,66	1,08	41,64	0,04	0,03	1,66	1,33	0,03	0,00	8,63	0,07	5,54	0,32	0,02	0,01	0,02	100,0
Ksar-El-Kebir	0,00	0,00	0,02	1,36	0,00	0,00	5,04	6,56	0,06	0,06	31,68	13,41	0,00	4,46	7,88	0,07	6,51	0,33	0,03	0,00	11,46	0,28	10,78	100,0
Larache	0,00	0,00	0,01	1,44	0,00	0,00	2,37	5,87	0,04	0,05	14,78	33,59	0,00	2,33	3,68	0,04	6,11	0,16	0,03	0,00	18,37	0,13	10,99	100,0
Marrakech	0,39	1,31	0,29	1,04	0,06	0,20	0,00	0,02	0,02	0,35	0,00	0,00	95,42	0,01	0,00	0,00	0,10	0,00	0,40	0,41	0,00	0,00	0,00	100,0
Meknes	0,00	0,00	0,21	1,72	0,00	0,00	19,51	3,95	0,79	0,31	0,71	0,33	0,01	62,08	0,78	0,06	6,27	2,04	0,07	0,00	0,27	0,49	0,37	100,0
Ouezzane	0,00	0,00	0,04	1,28	0,00	0,00	13,42	6,40	0,12	0,08	15,11	6,41	0,00	9,43	21,81	0,17	6,45	0,87	0,03	0,00	7,50	0,75	10,13	100,0
Oujda	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	99,96	0,00	0,00	0,00	0,00	0,02	0,00	0,00	100,0
Rabat	0,00	0,01	0,10	13,96	0,03	0,00	0,53	11,50	0,10	0,49	0,25	0,21	0,03	1,53	0,13	0,00	70,53	0,05	0,30	0,02	0,12	0,01	0,09	100,0
Sefrou	0,00	0,00	0,14	0,47	0,00	0,00	57,68	1,07	0,72	0,12	0,41	0,18	0,01	16,09	0,56	0,44	1,63	16,61	0,02	0,00	0,22	3,25	0,39	100,0
Settat	0,01	0,62	0,84	59,34	0,75	0,02	0,09	0,86	0,15	5,48	0,02	0,02	1,90	0,30	0,01	0,00	5,21	0,01	23,29	1,10	0,01	0,00	0,01	100,0
Sidi-Bennour	0,20	14,80	0,47	30,51	3,48	0,42	0,03	0,31	0,05	2,00	0,01	0,01	12,36	0,09	0,00	0,00	1,92	0,00	6,98	26,36	0,00	0,00	0,00	100,0
Tanger	0,00	0,00	0,00	0,14	0,00	0,00	0,51	0,56	0,00	0,00	2,18	3,17	0,00	0,33	0,74	0,04	0,58	0,03	0,00	0,00	73,71	0,05	17,95	100,0
Taza	0,00	0,00	0,03	0,11	0,00	0,00	22,64	0,34	0,16	0,02	0,35	0,15	0,00	3,91	0,50	7,60	0,44	3,33	0,00	0,00	0,37	59,20	0,83	100,0
Tetouan	0,00	0,00	0,00	0,13	0,00	0,00	1,32	0,62	0,01	0,01	2,99	2,77	0,00	0,65	1,46	0,13	0,62	0,09	0,00	0,00	26,17	0,18	62,86	100,0

Tabella A.2- Marocco. Matrice delle probabilità di distribuzione per il motivo casa-affari (%)

Prob abilità distribuzione (%)	Agadir	Asfi	Beni-Mellal	Casablanca	El-Jadida	Essaouira	Fes	Kénitra	Khenifra	Khouribga	Ksar-El-Kebir	Larache	Marrakech	Meknes	Ouezzane	Oujda	Rabat	Sefrou	Settat	Sidi-Bennour	Tanger	Taza	Tetouan	Totale
Agadir	98,22	0,25	0,00	0,01	0,00	0,85	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,65	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00	100,0
Asfi	0,64	85,65	0,05	2,66	0,51	2,06	0,00	0,03	0,00	0,17	0,00	0,00	5,47	0,01	0,00	0,00	0,16	0,00	0,54	2,05	0,00	0,00	0,00	100,0
Beni-Mellal	0,01	0,10	69,65	7,08	0,05	0,01	0,70	0,69	3,74	9,26	0,03	0,02	2,44	1,52	0,02	0,01	2,92	0,13	1,46	0,13	0,01	0,03	0,01	100,0
Casablanca	0,00	0,07	0,09	90,79	0,20	0,00	0,05	0,89	0,03	0,70	0,02	0,02	0,11	0,16	0,01	0,00	5,39	0,01	1,32	0,11	0,01	0,00	0,01	100,0
El-Jadida	0,04	4,11	0,19	62,99	15,52	0,10	0,04	0,66	0,04	1,26	0,02	0,02	1,87	0,12	0,01	0,00	3,86	0,00	5,30	3,86	0,01	0,00	0,01	100,0
Essaouira	14,99	14,56	0,02	0,49	0,09	63,45	0,00	0,00	0,00	0,05	0,00	0,00	5,79	0,00	0,00	0,00	0,03	0,00	0,12	0,41	0,00	0,00	0,00	100,0
Fes	0,00	0,00	0,06	0,36	0,00	0,00	74,78	1,04	0,30	0,07	0,52	0,22	0,00	12,81	0,73	0,24	1,43	4,80	0,01	0,00	0,28	1,84	0,49	100,0
Kénitra	0,00	0,01	0,08	8,30	0,02	0,00	1,40	41,73	0,13	0,34	0,91	0,74	0,02	3,47	0,46	0,01	41,34	0,12	0,18	0,01	0,41	0,04	0,31	100,0
Khenifra	0,00	0,02	8,87	6,14	0,02	0,00	7,93	2,53	45,21	4,40	0,17	0,09	0,34	13,86	0,18	0,06	7,44	1,60	0,61	0,03	0,06	0,35	0,08	100,0
Khouribga	0,01	0,19	5,37	31,71	0,18	0,01	0,46	1,66	1,08	41,64	0,04	0,03	1,66	1,33	0,03	0,00	8,63	0,07	5,54	0,32	0,02	0,01	0,02	100,0
Ksar-El-Kebir	0,00	0,00	0,02	1,36	0,00	0,00	5,04	6,56	0,06	0,06	31,68	13,41	0,00	4,46	7,88	0,07	6,51	0,33	0,03	0,00	11,46	0,28	10,78	100,0
Larache	0,00	0,00	0,01	1,44	0,00	0,00	2,37	5,87	0,04	0,05	14,78	33,59	0,00	2,33	3,68	0,04	6,11	0,16	0,03	0,00	18,37	0,13	10,99	100,0
Marrakech	0,39	1,31	0,29	1,04	0,06	0,20	0,00	0,02	0,02	0,35	0,00	0,00	95,42	0,01	0,00	0,00	0,10	0,00	0,40	0,41	0,00	0,00	0,00	100,0
Meknes	0,00	0,00	0,21	1,72	0,00	0,00	19,51	3,95	0,79	0,31	0,71	0,33	0,01	62,08	0,78	0,06	6,27	2,04	0,07	0,00	0,27	0,49	0,37	100,0
Ouezzane	0,00	0,00	0,04	1,28	0,00	0,00	13,42	6,40	0,12	0,08	15,11	6,41	0,00	9,43	21,81	0,17	6,45	0,87	0,03	0,00	7,50	0,75	10,13	100,0
Oujda	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	99,96	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,02	0,00	100,0
Rabat	0,00	0,01	0,10	13,96	0,03	0,00	0,53	11,50	0,10	0,49	0,25	0,21	0,03	1,53	0,13	0,00	70,53	0,05	0,30	0,02	0,12	0,01	0,09	100,0
Sefrou	0,00	0,00	0,14	0,47	0,00	0,00	57,68	1,07	0,72	0,12	0,41	0,18	0,01	16,09	0,56	0,44	1,63	16,61	0,02	0,00	0,22	3,25	0,39	100,0
Settat	0,01	0,62	0,84	59,34	0,75	0,02	0,09	0,86	0,15	5,48	0,02	0,02	1,90	0,30	0,01	0,00	5,21	0,01	23,29	1,10	0,01	0,00	0,01	100,0
Sidi-Bennour	0,20	14,80	0,47	30,51	3,48	0,42	0,03	0,31	0,05	2,00	0,01	0,01	12,36	0,09	0,00	0,00	1,92	0,00	6,98	26,36	0,00	0,00	0,00	100,0
Tanger	0,00	0,00	0,00	0,14	0,00	0,00	0,51	0,56	0,00	0,00	2,18	3,17	0,00	0,33	0,74	0,04	0,58	0,03	0,00	0,00	73,71	0,05	17,95	100,0
Taza	0,00	0,00	0,03	0,11	0,00	0,00	22,64	0,34	0,16	0,02	0,35	0,15	0,00	3,91	0,50	7,60	0,44	3,33	0,00	0,00	0,37	59,20	0,83	100,0
Tetouan	0,00	0,00	0,00	0,13	0,00	0,00	1,32	0,62	0,01	0,01	2,99	2,77	0,00	0,65	1,46	0,13	0,62	0,09	0,00	0,00	26,17	0,18	62,86	100,0

Tabella A.3 – Algeria. Matrice delle probabilità di distribuzione per il motivo casa-lavoro (%)

Probabilità distribuzione (%)	Ain Beida	Ain Sefra	Algier	Annaba	Annaba porto	Batna	Bejaja	Biskra	Blida	Bechar	Chlef	Constantine	Djelfa	El Golea	Ghardaia	Laghouart	Mecheria	Mostaganem	Medea	Oran	Ouargla	Saida	Sidi Bel Abbas	Skikda	Souk Ahras	Setif	Tebessa	Tizi Ouzou	Tlemcen	Touggourt	Totale complessivo
Ain Beida	78.56	0.00	0.01	0.09	0.01	1.36	0.02	0.07	0.00	0.00	0.00	7.71	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1.28	0.28	0.54	10.07	0.01	0.00	0.00	100.0
Ain Sefra	0.00	92.50	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.53	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	6.72	0.02	0.00	0.00	0.00	0.22	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	100.0
Algier	0.00	0.00	93.56	0.00	0.00	0.00	0.03	0.00	4.19	0.00	0.06	0.00	0.01	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1.16	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.04	0.00	0.93	0.00	0.00	100.0
Annaba	0.14	0.00	0.00	69.55	7.36	0.17	0.01	0.01	0.00	0.00	0.00	3.79	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	18.61	0.07	0.27	0.02	0.00	0.00	0.00	100.0
Annaba_porto	0.02	0.00	0.00	9.28	87.64	0.02	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.51	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	2.48	0.01	0.04	0.00	0.00	0.00	0.00	100.0
Batna	0.61	0.00	0.01	0.05	0.01	88.95	0.01	4.83	0.00	0.00	0.00	4.27	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.71	0.16	0.30	0.08	0.00	0.00	0.01	100.0	
Bejaja	0.01	0.00	2.42	0.00	0.00	0.01	88.75	0.00	0.11	0.00	0.00	0.31	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.03	0.00	0.00	0.00	0.05	0.01	6.72	0.00	1.57	0.00	0.00	100.0	
Biskra	0.08	0.00	0.00	0.01	0.00	11.82	0.00	87.16	0.00	0.00	0.00	0.57	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.09	0.02	0.04	0.01	0.00	0.00	0.19	100.0		
Blida	0.00	0.00	69.44	0.00	0.00	0.00	0.03	0.00	22.99	0.00	0.35	0.00	0.06	0.00	0.00	0.00	0.00	0.02	6.38	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.03	0.00	0.69	0.00	0.00	100.0	
Bechar	0.00	0.23	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	99.76	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.02	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	100.0
Chlef	0.00	0.00	4.31	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1.43	0.00	86.39	0.00	0.01	0.00	0.00	0.00	0.00	5.48	1.37	0.75	0.00	0.16	0.04	0.00	0.00	0.00	0.00	0.04	0.01	0.00	100.0
Constantine	2.72	0.00	0.09	0.85	0.09	3.34	0.20	0.18	0.00	0.00	0.00	73.46	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	12.23	1.29	5.14	0.35	0.06	0.00	0.00	100.0	
Djelfa	0.00	0.00	1.28	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.42	0.00	0.02	0.00	94.78	0.00	0.01	3.05	0.00	0.00	0.41	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.01	0.00	0.00	100.0
El Golea	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	99.78	0.21	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	100.0
Ghardaia	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.06	0.36	97.39	0.63	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1.53	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.03	100.0
Laghouart	0.00	0.00	0.12	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.04	0.00	0.00	0.00	8.64	0.00	0.44	90.71	0.00	0.00	0.04	0.00	0.01	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	100.0
Mecheria	0.00	4.43	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.03	0.03	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	92.19	0.29	0.00	0.04	0.00	2.99	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	100.0
Mostaganem	0.00	0.00	0.37	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.12	0.00	7.47	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.03	78.21	0.12	10.70	0.00	2.26	0.59	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.12	0.00	100.0
Medea	0.00	0.00	59.47	0.00	0.00	0.00	0.02	0.00	19.70	0.00	1.04	0.00	0.19	0.00	0.00	0.01	0.00	0.07	18.89	0.01	0.00	0.00	0.00	0.00	0.03	0.00	0.59	0.00	0.00	100.0	
Oran	0.00	0.00	0.01	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.29	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	3.02	0.00	90.60	0.00	0.09	4.97	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1.00	0.00	100.0	
Ouargla	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.02	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.01	2.52	0.02	0.00	0.00	0.00	0.00	95.75	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1.68	100.0
Saida	0.00	0.06	0.04	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.01	0.00	0.81	0.00	0.00	0.00	0.00	1.20	8.46	0.01	1.16	0.00	88.17	0.06	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.01	0.00	100.0	
Sidi Bel	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.06	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.60	0.00	18.01	0.00	0.02	79.59	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1.73	0.00	100.0
Skikda	0.57	0.00	0.02	5.25	0.56	0.70	0.04	0.04	0.00	0.00	0.00	15.47	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	75.91	0.27	1.08	0.07	0.01	0.00	0.00	100.0	
Souk Ahras	0.48	0.00	0.01	0.07	0.01	0.58	0.02	0.03	0.00	0.00	0.00	6.08	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1.01	91.22	0.43	0.06	0.00	0.00	0.00	100.0	
Setif	0.15	0.00	1.54	0.05	0.00	0.18	3.53	0.01	0.07	0.00	0.00	4.06	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.02	0.00	0.00	0.00	0.68	0.07	88.62	0.02	1.00	0.00	0.00	100.0	
Tebessa	10.94	0.00	0.00	0.01	0.00	0.19	0.00	0.01	0.00	0.00	0.00	1.07	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.18	0.04	0.08	87.48	0.00	0.00	0.00	100.0	
Tizi Ouzou	0.00	0.00	28.31	0.00	0.00	0.00	0.68	0.00	1.27	0.00	0.02	0.04	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.35	0.00	0.00	0.00	0.01	0.00	0.83	0.00	68.48	0.00	0.00	100.0	
Tlemcen	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.01	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.07	0.00	2.16	0.00	0.00	1.03	0.00	0.00	0.00	0.00	96.74	0.00	100.0	
Touggourt	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.13	0.00	0.98	0.00	0.00	0.00	0.01	0.00	0.00	0.04	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1.71	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	97.12	100.0	

Tabella A.4 – Algeria. Matrice delle probabilità di distribuzione per il motivo casa-affari (%)

Probabilità distribuzione (%)	Ain Beida	Ain Sefra	Algier	Annaba	Annaba porto	Batna	Bejaja	Biskra	Blida	Bechar	Chlef	Constantine	Djelfa	El Golea	Gharidaia	Laghouart	Mecheria	Mostaganem	Medea	Oran	Ouargla	Saida	Sidi Bel Abbas	Skikda	Souk Ahras	Setif	Tebessa	Tizi Ouzou	Tlemcen	Touggourt	Totale	
Ain Beida	49.56	0.00	0.52	1.32	0.39	5.32	0.58	1.16	0.07	0.00	0.01	13.52	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.04	0.00	0.01	0.00	0.00	5.20	2.45	3.16	16.37	0.28	0.00	0.05	100.0	
Ain Sefra	0.00	73.97	0.06	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.02	4.40	0.20	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	17.65	0.71	0.02	0.23	0.00	2.67	0.05	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.02	0.00	100.0	
Algier	0.03	0.00	76.23	0.02	0.00	0.03	0.77	0.01	10.09	0.00	1.07	0.16	0.43	0.00	0.00	0.07	0.00	0.25	5.41	0.08	0.00	0.04	0.02	0.06	0.02	0.82	0.01	4.38	0.01	0.00	100.0	
Annaba	1.61	0.00	0.35	46.92	14.00	1.72	0.39	0.38	0.05	0.00	0.00	9.06	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.02	0.00	0.00	0.00	0.00	21.55	1.10	2.12	0.53	0.19	0.00	0.01	100.0	
Annaba porto	0.66	0.00	0.14	19.29	64.64	0.71	0.16	0.15	0.02	0.00	0.00	3.72	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.01	0.00	0.00	0.00	0.00	8.86	0.45	0.87	0.22	0.08	0.00	0.01	100.0	
Batna	4.17	0.00	0.44	1.11	0.33	58.15	0.48	12.68	0.06	0.00	0.01	11.31	0.00	0.00	0.01	0.00	0.00	0.00	0.03	0.00	0.06	0.00	0.00	4.35	2.05	2.64	1.38	0.24	0.00	0.50	100.0	
Bejaja	0.49	0.00	11.96	0.27	0.08	0.52	58.82	0.11	1.58	0.00	0.17	2.75	0.07	0.00	0.00	0.01	0.00	0.04	0.85	0.01	0.00	0.01	0.00	1.06	0.33	14.19	0.16	6.50	0.00	0.00	100.0	
Biskra	1.53	0.00	0.16	0.40	0.12	21.27	0.18	65.33	0.02	0.00	0.00	4.14	0.00	0.00	0.04	0.00	0.00	0.00	0.01	0.00	0.30	0.00	0.00	1.59	0.75	0.97	0.50	0.09	0.00	2.60	100.0	
Blida	0.02	0.00	56.97	0.01	0.00	0.02	0.57	0.00	22.14	0.00	2.34	0.12	0.95	0.00	0.01	0.16	0.01	0.54	11.87	0.17	0.00	0.09	0.04	0.05	0.01	0.62	0.01	3.27	0.02	0.00	100.0	
Bechar	0.00	3.75	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	95.15	0.01	0.00	0.00	0.00	0.00	0.89	0.04	0.00	0.01	0.00	0.14	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	100.0	
Chlef	0.01	0.04	14.74	0.00	0.00	0.01	0.15	0.00	5.73	0.00	52.40	0.03	0.48	0.00	0.00	0.08	0.20	12.12	5.99	3.87	0.00	1.91	0.87	0.01	0.00	0.16	0.00	0.85	0.35	0.00	100.0	
Constantine	7.28	0.00	1.57	3.99	1.19	7.76	1.74	1.69	0.21	0.00	0.02	40.85	0.01	0.00	0.00	0.00	0.00	0.01	0.11	0.00	0.01	0.00	0.00	15.72	4.95	9.55	2.41	0.86	0.00	0.07	100.0	
Djelfa	0.00	0.00	9.42	0.00	0.00	0.00	0.09	0.00	3.66	0.00	0.75	0.02	69.04	0.03	0.66	11.47	0.00	0.17	3.83	0.06	0.07	0.03	0.01	0.01	0.00	0.10	0.00	0.54	0.01	0.01	100.0	
El Golea	0.00	0.00	0.01	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.06	95.67	3.57	0.23	0.00	0.00	0.00	0.00	0.39	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.04	100.0	
Gharidaia	0.00	0.00	0.19	0.00	0.00	0.03	0.00	0.08	0.07	0.00	0.02	0.00	1.39	3.77	79.45	5.20	0.00	0.00	0.08	0.00	8.72	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.01	0.00	0.99	100.0
Laghouart	0.00	0.00	2.59	0.00	0.00	0.00	0.03	0.00	1.01	0.00	0.21	0.01	18.98	0.19	4.09	71.09	0.00	0.05	1.05	0.02	0.45	0.01	0.00	0.00	0.00	0.03	0.00	0.15	0.00	0.05	100.0	
Mecheria	0.00	13.87	0.22	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.08	0.82	0.78	0.00	0.01	0.00	0.00	0.00	69.61	2.80	0.09	0.89	0.00	10.52	0.20	0.00	0.00	0.00	0.00	0.01	0.08	0.00	100.0	
Mostaganem	0.00	0.16	3.84	0.00	0.00	0.00	0.04	0.00	1.49	0.01	13.67	0.01	0.12	0.00	0.00	0.02	0.81	49.43	1.56	15.77	0.00	7.79	3.55	0.00	0.00	0.04	0.00	0.22	1.44	0.00	100.0	
Medea	0.02	0.00	49.37	0.01	0.00	0.02	0.50	0.00	19.19	0.00	3.95	0.10	1.60	0.00	0.02	0.27	0.01	0.91	20.06	0.29	0.00	0.14	0.07	0.04	0.01	0.53	0.01	2.83	0.03	0.00	100.0	
Oran	0.00	0.04	0.84	0.00	0.00	0.00	0.01	0.00	0.33	0.00	2.99	0.00	0.03	0.00	0.00	0.00	0.18	10.80	0.34	62.80	0.00	1.70	14.13	0.00	0.00	0.01	0.00	0.05	5.75	0.00	100.0	
Ouargla	0.02	0.00	0.03	0.00	0.00	0.23	0.00	0.69	0.01	0.00	0.00	0.04	0.19	0.51	10.71	0.70	0.00	0.00	0.01	0.00	77.97	0.00	0.00	0.02	0.01	0.01	0.01	0.00	0.00	8.85	100.0	
Saida	0.00	1.27	1.28	0.00	0.00	0.00	0.01	0.00	0.50	0.08	4.56	0.00	0.04	0.00	0.01	6.40	16.47	0.52	5.26	0.00	61.84	1.18	0.00	0.00	0.01	0.00	0.07	0.48	0.00	100.0		
Sidi Bel	0.00	0.01	0.34	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.13	0.00	1.20	0.00	0.01	0.00	0.00	0.00	0.07	4.34	0.14	25.25	0.00	0.68	60.38	0.00	0.00	0.00	0.00	0.02	7.40	0.00	100.0	
Skikda	3.49	0.00	0.76	11.85	3.54	3.72	0.83	0.81	0.10	0.00	0.01	19.61	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.05	0.00	0.00	0.00	0.00	46.65	2.38	4.58	1.15	0.41	0.00	0.03	100.0	
Souk Ahras	3.72	0.00	0.54	1.37	0.41	3.97	0.59	0.87	0.07	0.00	0.01	13.97	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.04	0.00	0.00	0.00	0.00	5.37	64.24	3.27	1.23	0.29	0.00	0.03	100.0	
Setif	1.84	0.00	8.75	1.01	0.30	1.96	9.67	0.43	1.16	0.00	0.12	10.31	0.05	0.00	0.00	0.01	0.00	0.03	0.62	0.01	0.00	0.00	0.00	3.97	1.25	53.12	0.61	4.76	0.00	0.02	100.0	
Tebessa	21.07	0.00	0.22	0.56	0.17	2.26	0.24	0.49	0.03	0.00	0.00	5.75	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.02	0.00	0.00	0.00	0.00	2.21	1.04	1.34	64.45	0.12	0.00	0.02	100.0	
Tizi Ouzou	0.14	0.00	38.83	0.08	0.02	0.15	3.70	0.03	5.14	0.00	0.54	0.77	0.22	0.00	0.00	0.04	0.00	0.13	2.75	0.04	0.00	0.02	0.01	0.30	0.09	3.97	0.05	42.97	0.00	0.00	100.0	
Tlemcen	0.00	0.01	0.13	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.05	0.00	0.47	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.03	1.72	0.05	9.97	0.00	0.27	7.18	0.00	0.00	0.00	0.01	80.10	0.00	100.0		
Touggourt	0.15	0.00	0.02	0.04	0.01	2.04	0.02	6.26	0.00	0.00	0.00	0.40	0.02	0.06	1.25	0.08	0.00	0.00	0.00	0.00	9.10	0.00	0.00	0.15	0.07	0.09	0.05	0.01	0.00	80.18	100.0	

Tabella A.5 – Tunisia. Matrice delle probabilità di distribuzione per il motivo casa-lavoro (%)

Probabilità distribuzione (%)	L'Ariana	Beja	Bizerte	Gabes	Gafsa	Jendouba	Kairouan	Kasserine	Le Kef	Monastir	Nabeul	Sfax	Sousse	Tozeur	Tunis	Totale
L'Ariana	21,39	0,01	0,34	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,17	0,00	0,00	0,00	78,09	100,0
Beja	0,08	96,12	0,15	0,00	0,00	2,94	0,00	0,00	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,51	100,0
Bizerte	0,85	0,07	95,74	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00	3,33	100,0
Gabes	0,00	0,00	0,00	99,97	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,03	0,00	0,00	0,00	100,0
Gafsa	0,00	0,00	0,00	0,00	99,80	0,00	0,00	0,14	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,06	0,00	100,0
Jendouba	0,00	2,22	0,00	0,00	0,00	93,89	0,00	0,00	3,86	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,02	100,0
Kairouan	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	95,52	0,00	0,00	0,52	0,04	0,01	3,88	0,00	0,02	100,0
Kasserine	0,00	0,00	0,00	0,00	0,08	0,00	0,00	99,91	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,0
Le Kef	0,00	0,31	0,00	0,00	0,00	8,02	0,00	0,02	91,64	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	100,0
Monastir	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,32	0,00	0,00	66,20	0,21	0,01	33,25	0,00	0,01	100,0
Nabeul	0,25	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,12	97,02	0,00	0,44	0,00	2,14	100,0
Sfax	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,00	99,98	0,01	0,00	0,00	100,0
Sousse	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,66	0,00	0,00	9,32	0,21	0,00	89,78	0,00	0,02	100,0
Tozeur	0,00	0,00	0,00	0,00	0,32	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	99,67	0,00	100,0
Tunis	8,94	0,01	0,15	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,16	0,00	0,00	0,00	90,73	100,0

Tabella A.6 – Tunisia. Matrice delle probabilità di distribuzione per il motivo casa-affari (%)

Probabilità distribuzione (%)	L'Ariana	Beja	Bizerte	Gabes	Gafsa	Jendouba	Kairouan	Kasserine	Le Kef	Monastir	Nabeul	Sfax	Sousse	Tozeur	Tunis	Totale
L'Ariana	21,54	0,41	2,39	0,00	0,00	0,07	0,07	0,00	0,02	0,07	1,66	0,00	0,19	0,00	73,58	100,00
Beja	1,62	73,86	2,38	0,00	0,00	11,43	0,16	0,04	2,59	0,03	0,24	0,00	0,11	0,00	7,52	100,00
Bizerte	5,56	1,40	72,52	0,00	0,00	0,22	0,03	0,00	0,05	0,02	0,45	0,00	0,05	0,00	19,71	100,00
Gabes	0,00	0,00	0,00	98,35	0,27	0,00	0,02	0,04	0,00	0,01	0,00	1,28	0,01	0,02	0,00	100,00
Gafsa	0,00	0,00	0,00	0,26	95,16	0,01	0,04	2,86	0,02	0,00	0,00	0,05	0,01	1,59	0,00	100,00
Jendouba	0,24	9,88	0,33	0,00	0,00	74,99	0,11	0,13	13,02	0,01	0,05	0,00	0,05	0,00	1,18	100,00
Kairouan	0,24	0,14	0,04	0,01	0,02	0,11	76,50	0,29	0,15	4,65	1,14	0,60	14,68	0,00	1,44	100,00
Kasserine	0,01	0,05	0,00	0,02	2,03	0,17	0,37	96,52	0,58	0,02	0,01	0,05	0,07	0,06	0,03	100,00
Le Kef	0,13	3,54	0,12	0,00	0,02	20,56	0,24	0,71	73,88	0,02	0,04	0,00	0,07	0,00	0,67	100,00
Monastir	0,15	0,02	0,02	0,00	0,00	0,01	3,00	0,01	0,01	53,43	2,50	0,50	39,49	0,00	0,86	100,00
Nabeul	2,88	0,10	0,34	0,00	0,00	0,03	0,58	0,00	0,01	1,98	74,38	0,02	4,21	0,00	15,46	100,00
Sfax	0,00	0,00	0,00	0,44	0,02	0,00	0,40	0,02	0,00	0,51	0,02	97,95	0,62	0,00	0,01	100,00
Sousse	0,21	0,03	0,02	0,00	0,00	0,01	4,71	0,02	0,01	19,64	2,64	0,30	71,18	0,00	1,21	100,00
Tozeur	0,00	0,00	0,00	0,06	4,68	0,00	0,00	0,24	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	95,01	0,00	100,00
Tunis	13,86	0,36	1,59	0,00	0,00	0,06	0,08	0,00	0,02	0,07	1,67	0,00	0,21	0,00	82,07	100,00

Tabella A.7 – Egitto. Matrice delle probabilità di distribuzione per il motivo casa-lavoro (%)

Probabilità distribuzione (%)	Giza	Alessandria	Assuan	Asyut	Minya	Beni Suef	Damanhur	Damietta	Cairo	Luxor	Marsa Matruh	Port Said	Qena	Banha	Suez	Sohag	Tanta	Arish	Faiyum	Ismailia	Mansura	Totale
Giza	37,61	1,74	0,00	0,15	1,69	2,35	3,55	0,59	32,09	0,00	0,01	0,05	0,01	3,04	0,52	0,04	6,43	0,03	4,68	0,98	4,44	100,0
Alessandria	4,29	47,15	0,00	0,02	0,31	0,37	25,90	0,95	4,57	0,00	0,09	0,05	0,00	0,53	0,10	0,01	8,13	0,02	0,79	0,36	6,37	100,0
Assuan	0,01	0,00	91,07	0,41	0,04	0,02	0,00	0,00	0,01	2,26	0,00	0,00	4,36	0,00	0,00	1,82	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	100,0
Asyut	0,68	0,05	0,05	67,42	7,04	2,13	0,08	0,01	0,71	0,36	0,00	0,00	2,77	0,06	0,06	17,15	0,12	0,00	1,17	0,04	0,08	100,0
Minya	4,11	0,31	0,01	15,86	47,61	13,00	0,51	0,07	4,08	0,09	0,00	0,01	0,77	0,35	0,22	4,10	0,72	0,01	7,50	0,18	0,49	100,0
Beni Suef	9,92	0,63	0,00	1,93	22,16	31,71	1,12	0,17	9,95	0,01	0,00	0,02	0,14	0,84	0,43	0,56	1,71	0,02	17,09	0,41	1,18	100,0
Damanhur	6,13	18,12	0,00	0,03	0,36	0,46	41,39	1,33	6,82	0,00	0,04	0,07	0,00	0,80	0,15	0,01	12,98	0,03	0,98	0,58	9,74	100,0
Damietta	5,83	3,81	0,00	0,03	0,27	0,39	7,63	22,78	8,72	0,00	0,01	1,01	0,00	0,95	0,75	0,01	12,04	0,40	0,73	4,11	30,52	100,0
Cairo	26,33	1,52	0,00	0,12	1,36	1,93	3,24	0,72	43,62	0,00	0,00	0,06	0,01	3,53	0,69	0,04	6,65	0,05	3,65	1,32	5,14	100,0
Luxor	0,06	0,00	3,07	3,64	0,45	0,16	0,01	0,00	0,07	26,42	0,00	0,00	49,95	0,01	0,01	16,02	0,01	0,00	0,09	0,01	0,01	100,0
Marsa Matruh	1,44	9,04	0,00	0,03	0,34	0,27	5,13	0,19	1,34	0,00	78,52	0,01	0,00	0,15	0,02	0,01	1,69	0,00	0,51	0,07	1,22	100,0
Port Said	7,41	2,80	0,00	0,05	0,40	0,57	5,89	15,56	11,73	0,00	0,01	3,18	0,01	1,22	1,78	0,02	11,13	1,23	1,00	9,34	26,69	100,0
Qena	0,08	0,00	0,79	3,75	0,54	0,21	0,01	0,00	0,10	6,68	0,00	0,00	73,25	0,01	0,02	14,40	0,02	0,00	0,11	0,01	0,01	100,0
Banha	27,04	1,91	0,00	0,11	1,26	1,77	4,10	0,85	38,18	0,00	0,01	0,07	0,01	4,47	0,65	0,04	8,39	0,05	3,43	1,39	6,28	100,0
Suez	14,78	1,10	0,00	0,37	2,20	2,89	2,51	2,15	23,75	0,01	0,00	0,33	0,09	2,07	19,26	0,16	6,12	0,81	3,71	9,39	8,31	100,0
Sohag	0,19	0,01	0,22	15,55	1,71	0,56	0,02	0,00	0,21	1,44	0,00	0,00	9,66	0,02	0,02	70,02	0,03	0,00	0,30	0,01	0,02	100,0
Tanta	10,92	5,60	0,00	0,04	0,51	0,69	12,79	2,06	13,77	0,00	0,01	0,12	0,00	1,60	0,37	0,01	31,23	0,05	1,42	1,35	17,45	100,0
Arish	4,66	0,98	0,00	0,08	0,45	0,60	2,10	5,51	7,71	0,00	0,00	1,10	0,03	0,74	3,91	0,04	4,40	48,66	0,83	8,52	9,68	100,0
Faiyum	16,52	1,13	0,00	0,88	10,91	14,27	2,00	0,26	15,68	0,01	0,01	0,02	0,06	1,36	0,46	0,25	2,95	0,02	30,70	0,54	1,95	100,0
Ismailia	11,62	1,76	0,00	0,10	0,81	1,15	3,99	4,92	19,17	0,00	0,00	0,73	0,02	1,86	3,94	0,04	9,44	0,74	1,83	21,55	16,34	100,0
Mansura	7,16	4,17	0,00	0,03	0,32	0,45	9,11	4,96	10,11	0,00	0,01	0,28	0,00	1,14	0,47	0,01	16,56	0,11	0,89	2,22	41,99	100,0

Tabella A.8 – Egitto. Matrice delle probabilità di distribuzione per il motivo casa-affari (%)

Probabilità distribuzione (%)	Giza	Alessandria	Assuan	Asyut	Minya	Beni Suef	Damanhur	Damietta	Cairo	Luxor	Marsa Matruh	Port Said	Gena	Banha	Suez	Sohag	Tanta	Arish	Faiyum	Ismailia	Mansura	Totale
Giza	22,57	4,19	0,03	1,09	4,13	4,73	6,21	2,13	21,04	0,08	0,17	0,45	0,30	4,84	1,90	0,58	8,45	0,42	6,90	2,78	7,03	100,0
Alessandria	7,74	27,31	0,01	0,45	1,83	1,92	19,97	3,04	8,12	0,03	0,80	0,48	0,11	2,08	0,84	0,23	10,58	0,33	2,92	1,80	9,42	100,0
Assuan	0,38	0,08	63,02	3,69	1,14	0,61	0,11	0,05	0,41	8,05	0,01	0,01	13,08	0,09	0,14	8,30	0,14	0,04	0,44	0,10	0,13	100,0
Asyut	3,31	0,75	0,76	37,70	11,32	5,71	1,00	0,34	3,44	1,96	0,06	0,09	6,70	0,74	0,76	18,15	1,24	0,14	4,15	0,63	1,06	100,0
Minya	7,07	1,72	0,28	14,03	25,71	12,26	2,27	0,69	7,15	0,76	0,14	0,16	2,74	1,55	1,24	6,82	2,69	0,22	9,17	1,15	2,21	100,0
Beni Suef	10,92	2,41	0,10	4,34	16,37	19,05	3,31	1,07	11,11	0,27	0,15	0,25	1,04	2,40	1,70	2,23	4,12	0,30	13,74	1,72	3,42	100,0
Damanhur	8,81	15,34	0,01	0,47	1,87	2,03	24,17	3,42	9,47	0,03	0,46	0,56	0,12	2,44	1,02	0,24	12,80	0,38	3,08	2,17	11,13	100,0
Damietta	8,01	6,18	0,01	0,42	1,50	1,74	9,09	14,79	10,10	0,04	0,18	2,25	0,15	2,51	2,24	0,24	11,48	1,54	2,46	5,82	19,23	100,0
Cairo	18,70	3,91	0,02	1,01	3,69	4,27	5,94	2,39	24,91	0,07	0,14	0,52	0,29	5,26	2,21	0,55	8,64	0,50	6,05	3,28	7,64	100,0
Luxor	0,99	0,20	7,16	8,46	2,78	1,55	0,28	0,13	1,08	21,36	0,01	0,03	34,31	0,23	0,36	18,89	0,38	0,09	1,12	0,26	0,35	100,0
Marsa Matruh	5,55	14,53	0,01	0,71	2,48	2,11	10,82	1,65	5,44	0,04	39,02	0,26	0,13	1,37	0,50	0,34	5,88	0,17	2,99	0,98	5,02	100,0
Port Said	8,62	4,95	0,02	0,53	1,74	2,03	7,47	11,39	11,20	0,05	0,15	3,95	0,21	2,71	3,36	0,32	10,40	2,67	2,75	8,56	16,91	100,0
Gena	1,24	0,24	3,69	9,18	3,29	1,88	0,35	0,16	1,37	10,89	0,02	0,05	45,07	0,29	0,47	19,06	0,48	0,12	1,37	0,34	0,45	100,0
Banha	18,55	4,33	0,02	0,93	3,46	3,99	6,59	2,56	22,68	0,07	0,16	0,55	0,27	5,84	2,09	0,50	9,58	0,50	5,73	3,29	8,32	100,0
Suez	12,11	2,91	0,06	1,60	4,22	4,69	4,57	3,80	15,86	0,17	0,09	1,13	0,72	3,48	11,74	1,03	7,30	2,07	5,39	8,32	8,74	100,0
Sohag	1,80	0,38	1,76	18,66	5,77	3,02	0,53	0,20	1,92	4,50	0,03	0,05	14,30	0,41	0,51	42,21	0,68	0,10	2,18	0,39	0,60	100,0
Tanta	11,26	7,63	0,01	0,54	2,09	2,37	12,02	4,07	12,95	0,04	0,23	0,73	0,15	3,33	1,52	0,29	19,23	0,53	3,53	3,20	14,27	100,0
Arish	7,40	3,10	0,04	0,82	2,04	2,28	4,73	7,18	9,85	0,12	0,09	2,46	0,49	2,28	5,66	0,58	6,96	21,39	2,75	8,98	10,80	100,0
Faiyum	13,95	3,20	0,06	2,76	10,85	12,02	4,39	1,32	13,77	0,17	0,18	0,29	0,66	3,02	1,71	1,41	5,35	0,32	18,28	1,95	4,35	100,0
Ismailia	10,87	3,81	0,03	0,81	2,52	2,91	5,99	6,06	14,44	0,08	0,11	1,76	0,32	3,36	5,10	0,49	9,42	2,01	3,77	13,29	12,85	100,0
Mansura	9,20	6,68	0,01	0,45	1,68	1,94	10,27	6,69	11,25	0,03	0,20	1,16	0,14	2,84	1,79	0,25	14,01	0,81	2,81	4,29	23,48	100,0

Tabella A.9 – Palestina. Matrice delle probabilità di distribuzione per il motivo casa-lavoro (%)

Probabilità distribuzione (%)	Bethlehem	Gaza	Han Yunis	Hevron	Jenin	Jerusalem	Romallah	Tubas	Tulkarm	Yeriho	Totale
Bethlehem	39.74	0.20	0.02	16.77	0.06	31.97	9.77	0.05	0.15	1.27	100.00
Gaza	0.18	90.59	7.81	1.11	0.00	0.18	0.11	0.00	0.01	0.01	100.00
Han Yunis	0.05	19.73	79.80	0.35	0.00	0.04	0.03	0.00	0.00	0.00	100.00
Hevron	6.84	0.53	0.07	84.94	0.01	5.52	1.81	0.01	0.03	0.25	100.00
Jenin	0.07	0.00	0.00	0.03	86.93	0.25	0.66	6.64	5.31	0.09	100.00
Jerusalem	16.67	0.11	0.01	7.06	0.11	57.21	16.65	0.09	0.24	1.86	100.00
Romallah	7.06	0.09	0.01	3.20	0.38	23.06	62.93	0.31	0.89	2.07	100.00
Tubas	0.40	0.01	0.00	0.17	42.02	1.36	3.35	43.57	8.55	0.58	100.00
Tulkarm	0.35	0.03	0.00	0.20	10.10	1.08	2.92	2.57	82.57	0.18	100.00
Yeriho	9.72	0.05	0.01	4.70	0.56	27.39	21.94	0.57	0.58	34.49	100.00

Tabella A.10 – Palestina. Matrice delle probabilità di distribuzione per il motivo casa-affari (%)

Probabilità distribuzione (%)	Bethlehem	Gaza	Han Yunis	Hevron	Jenin	Jerusalem	Romallah	Tubas	Tulkarm	Yeriho	Totale
Bethlehem	29.27	1.78	0.50	19.76	0.91	27.20	14.23	0.74	1.45	4.17	100.00
Gaza	2.27	68.29	17.44	6.58	0.19	2.42	1.83	0.12	0.53	0.33	100.00
Han Yunis	1.11	30.63	62.11	3.60	0.09	1.15	0.84	0.06	0.24	0.16	100.00
Hevron	13.85	3.63	1.13	57.78	0.45	12.90	7.00	0.36	0.79	2.12	100.00
Jenin	1.34	0.23	0.06	0.94	61.72	2.71	4.49	13.85	13.30	1.36	100.00
Jerusalem	18.75	1.31	0.36	12.69	1.26	38.06	19.39	1.04	1.90	5.24	100.00
Romallah	11.98	1.22	0.32	8.41	2.56	23.68	40.26	2.04	3.92	5.63	100.00
Tubas	2.66	0.35	0.09	1.82	33.56	5.40	8.68	30.67	13.82	2.96	100.00
Tulkarm	2.82	0.81	0.21	2.21	17.53	5.37	9.06	7.52	52.72	1.77	100.00
Yeriho	13.03	0.82	0.22	9.46	2.88	23.79	20.90	2.59	2.84	23.45	100.00

Tabella A.11 – Giordania. Matrice delle probabilità di distribuzione per il motivo casa-lavoro (%)

Probabilità distribuzione (%)	al-'Aqaba	al-Karak	al-Mafraq	Amman	as-Salt	al-Tafila	al-Zarqa	Irbid	Jarash	Ma'an	Totale
al-'Aqaba	99,97	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,03	100,0
al-Karak	0,00	87,67	0,00	0,41	0,06	11,80	0,04	0,00	0,00	0,01	100,0
al-Mafraq	0,00	0,00	66,60	5,88	0,91	0,00	16,51	6,46	3,63	0,00	100,0
Amman	0,00	0,01	0,28	87,94	3,67	0,00	7,23	0,20	0,65	0,00	100,0
as-Salt	0,00	0,02	0,43	35,48	54,74	0,00	5,62	1,08	2,63	0,00	100,0
al-Tafila	0,00	1,58	0,00	0,01	0,00	98,36	0,00	0,00	0,00	0,06	100,0
al-Zarqa	0,00	0,00	2,47	22,31	1,80	0,00	70,92	0,73	1,77	0,00	100,0
Irbid	0,00	0,00	1,06	0,69	0,38	0,00	0,81	95,41	1,66	0,00	100,0
Jarash	0,00	0,00	4,71	17,53	7,30	0,00	15,35	13,06	42,05	0,00	100,0
Ma'an	0,03	0,03	0,00	0,00	0,00	1,56	0,00	0,00	0,00	98,39	100,0

Tabella A.12 – Giordania. Matrice delle probabilità di distribuzione per il motivo casa-affari (%)

Probabilità distribuzione (%)	al-'Aqaba	al-Karak	al-Mafraq	Amman	as-Salt	al-Tafila	al-Zarqa	Irbid	Jarash	Ma'an	Totale
al-'Aqaba	98,46	0,03	0,00	0,00	0,00	0,28	0,00	0,00	0,00	1,23	100,00
al-Karak	0,01	67,06	0,18	4,36	1,32	24,97	1,23	0,18	0,28	0,41	100,00
al-Mafraq	0,00	0,10	40,88	12,77	4,15	0,04	21,01	12,78	8,27	0,00	100,00
Amman	0,00	0,46	2,55	64,43	10,35	0,17	15,83	2,34	3,87	0,00	100,00
as-Salt	0,00	0,46	2,74	34,22	38,38	0,17	11,97	4,97	7,08	0,00	100,00
al-Tafila	0,03	8,75	0,02	0,57	0,17	88,82	0,16	0,02	0,04	1,41	100,00
al-Zarqa	0,00	0,23	7,30	27,55	6,30	0,09	48,46	4,17	5,91	0,00	100,00
Irbid	0,00	0,04	5,86	5,36	3,45	0,02	5,50	72,55	7,22	0,00	100,00
Jarash	0,00	0,15	8,49	19,89	11,02	0,06	17,47	16,15	26,76	0,00	100,00
Ma'an	1,12	1,10	0,00	0,08	0,02	10,74	0,02	0,00	0,00	86,90	100,00

Tabella A.13 – Libano. Matrice delle probabilità di distribuzione per il motivo casa-lavoro (%)

Probabilità distribuzione (%)	Beirut	Tripoli	Tiro	Baalbeck	Saida	Totale
Beirut	98.4	0.2	0.1	0.0	1.3	100.0
Tripoli	5.3	93.6	0.0	1.0	0.1	100.0
Tiro	6.8	0.0	83.4	0.0	9.8	100.0
Baalbeck	12.1	8.7	0.0	78.8	0.3	100.0
Saida	38.8	0.1	4.5	0.0	56.5	100.0

Tabella A.14 – Libano. Matrice delle probabilità di distribuzione per il motivo casa-affari (%)

Probabilità distribuzione (%)	Beirut	Tripoli	Tiro	Baalbeck	Saida	Totale
Beirut	91,4	1,8	1,2	0,8	4,8	100,0
Tripoli	25,5	67,4	0,3	5,4	1,4	100,0
Tiro	26,4	0,5	55,1	0,3	17,7	100,0
Baalbeck	33,7	16,0	0,7	47,2	2,4	100,0
Saida	53,3	1,0	9,1	0,6	36,0	100,0

Tabella A.15 – Siria. Matrice delle probabilità di distribuzione per il motivo casa-lavoro (%)

Probabilità distribuzione (%)	Aleppo	Hama	Latakia	Deir ez-Zor	Duma	Idlib	Tartus	al-Qamishli	Raqqa	Damasco	Homs	Totale
Aleppo	99,61	0,06	0,02	0,00	0,00	0,24	0,00	0,00	0,06	0,00	0,02	100,0
Hama	0,31	77,25	1,12	0,00	0,02	0,78	0,93	0,00	0,00	0,34	19,24	100,0
Latakia	0,20	2,25	93,23	0,00	0,00	1,50	1,63	0,00	0,00	0,07	1,12	100,0
Deir ez-Zor	0,01	0,00	0,00	99,27	0,00	0,00	0,00	0,13	0,59	0,00	0,00	100,0
Duma	0,00	0,02	0,00	0,00	7,33	0,00	0,01	0,00	0,00	92,46	0,18	100,0
Idlib	9,90	5,83	5,55	0,00	0,00	76,87	0,32	0,00	0,02	0,03	1,47	100,0
Tartus	0,08	10,32	8,96	0,00	0,13	0,48	60,58	0,00	0,00	2,61	16,84	100,0
al-Qamishli	0,01	0,00	0,00	0,71	0,00	0,00	0,00	99,05	0,23	0,00	0,00	100,0
Raqqa	1,84	0,02	0,00	0,97	0,00	0,01	0,00	0,07	97,07	0,00	0,01	100,0
Damasco	0,00	0,01	0,00	0,00	2,50	0,00	0,01	0,00	0,00	97,41	0,08	100,0
Homs	0,04	9,59	0,28	0,00	0,10	0,10	0,76	0,00	0,00	1,49	87,64	100,0

Tabella A.16 – Siria. Matrice delle probabilità di distribuzione per il motivo casa-affari (%)

Probabilità distribuzione (%)	Aleppo	Hama	Latakia	Deir ez-Zor	Duma	Idlib	Tartus	al-Qamishli	Raqqa	Damasco	Homs	Totale
Aleppo	94,58	1,02	0,53	0,09	0,01	2,03	0,12	0,03	0,95	0,10	0,53	100,0
Hama	4,39	51,42	5,14	0,05	0,57	3,97	4,25	0,00	0,23	4,77	25,21	100,0
Latakia	3,97	8,92	64,79	0,01	0,25	6,56	6,68	0,00	0,08	2,38	6,35	100,0
Deir ez-Zor	1,22	0,15	0,02	90,35	0,01	0,06	0,01	2,32	5,59	0,09	0,16	100,0
Duma	0,05	0,53	0,14	0,00	11,49	0,04	0,34	0,00	0,01	85,60	1,79	100,0
Idlib	25,49	11,52	10,98	0,05	0,13	42,36	2,17	0,01	0,44	1,15	5,69	100,0
Tartus	1,79	14,75	13,37	0,01	1,28	2,60	34,11	0,00	0,07	12,12	19,90	100,0
al-Qamishli	1,22	0,04	0,01	6,66	0,00	0,03	0,00	88,44	3,55	0,01	0,03	100,0
Raqqa	15,56	0,86	0,17	6,35	0,03	0,57	0,07	1,40	74,11	0,20	0,67	100,0
Damasco	0,03	0,35	0,10	0,00	6,69	0,03	0,25	0,00	0,00	91,39	1,16	100,0
Homs	1,62	17,64	2,56	0,03	1,35	1,37	4,01	0,00	0,12	11,15	60,14	100,0

Tabella A.17 – Turchia. Matrice delle probabilità di distribuzione per il motivo casa-lavoro (%)

Probabilità distribuzione (%)	Istanbul	Ankara	Izmir	Bursa	Adana	Gaziantep	Konya	Antalya	Kayseri	Mersin	Diyarbakır	Eskişehir	Şanlıurfa	Samsun	Malatya	Kahramanmaraş	Erzurum	Van	Denizli	Elazığ	Gebze	Batman	Totale	
Istanbul	97.78	0.00	0.00	0.91	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.02	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1.29	0.00	100.0
Ankara	0.00	99.94	0.00	0.00	0.00	0.00	0.02	0.00	0.00	0.00	0.00	0.03	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	100.0
Izmir	0.01	0.00	99.93	0.02	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.05	0.00	0.00	0.00	0.00	100.0
Bursa	18.35	0.01	0.03	78.55	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.58	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	2.49	0.00	100.0
Adana	0.00	0.00	0.00	0.00	93.38	0.23	0.01	0.00	0.11	6.04	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.22	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	100.0
Gaziantep	0.00	0.00	0.00	0.00	0.29	94.57	0.00	0.00	0.02	0.02	0.01	0.00	0.78	0.00	0.19	4.10	0.00	0.00	0.00	0.01	0.00	0.00	0.00	100.0
Konya	0.00	0.14	0.00	0.00	0.02	0.00	99.59	0.16	0.01	0.05	0.00	0.01	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	100.0
Antalya	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.23	99.55	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.20	0.00	0.00	0.00	0.00	100.0
Kayseri	0.00	0.07	0.00	0.00	0.33	0.05	0.02	0.00	99.27	0.06	0.00	0.00	0.00	0.00	0.02	0.18	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	100.0
Mersin	0.00	0.00	0.00	0.00	18.45	0.05	0.09	0.00	0.06	81.31	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.04	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	100.0
Diyarbakır	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.03	0.00	0.00	0.00	0.00	93.99	0.00	0.62	0.00	0.26	0.01	0.03	0.01	0.00	1.17	0.00	3.90	0.00	100.0
Eskişehir	2.17	0.65	0.01	3.02	0.00	0.00	0.02	0.00	0.00	0.00	0.00	93.55	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.02	0.00	0.57	0.00	0.00	100.0
Şanlıurfa	0.00	0.00	0.00	0.00	0.01	3.38	0.00	0.00	0.00	0.00	0.89	0.00	94.31	0.00	0.83	0.30	0.00	0.00	0.00	0.23	0.00	0.05	0.00	100.0
Samsun	0.00	0.01	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.01	0.00	0.00	0.00	0.00	99.97	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	100.0
Malatya	0.00	0.00	0.00	0.00	0.01	1.11	0.00	0.00	0.05	0.00	0.51	0.00	1.14	0.00	91.80	0.71	0.00	0.00	0.00	4.64	0.00	0.02	0.00	100.0
Kahramanmaraş	0.00	0.00	0.00	0.00	1.45	21.02	0.00	0.00	0.37	0.09	0.01	0.00	0.36	0.00	0.62	76.04	0.00	0.00	0.00	0.03	0.00	0.00	0.00	100.0
Erzurum	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.07	0.00	0.00	0.00	0.01	0.00	99.75	0.04	0.00	0.07	0.00	0.06	0.00	100.0
Van	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.01	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.04	99.85	0.00	0.00	0.00	0.10	0.00	100.0
Denizli	0.01	0.00	1.35	0.05	0.00	0.00	0.01	0.82	0.00	0.00	0.00	0.04	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	97.70	0.00	0.00	0.00	0.00	100.0
Elazığ	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.10	0.00	0.00	0.00	0.00	3.02	0.00	0.42	0.00	6.05	0.05	0.07	0.00	0.00	90.08	0.00	0.19	0.00	100.0
Gebze	73.30	0.01	0.00	7.01	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.30	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	19.37	0.00	100.0
Batman	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	11.17	0.00	0.10	0.00	0.03	0.00	0.06	0.11	0.00	0.22	0.00	88.30	0.00	100.0

Tabella A.18 – Turchia. Matrice delle probabilità di distribuzione per il motivo casa-lavoro (%)

Probabilità distribuzione (%)	Istanbul	Ankara	Izmir	Bursa	Adana	Gaziantep	Konya	Antalya	Kayseri	Mersin	Diyarbakır	Eskişehir	Şanlıurfa	Samsun	Malatya	Kahramanmaraş	Erzurum	Van	Denizli	Elazığ	Gebze	Batman	Totale
Istanbul	86.35	0.12	0.14	6.05	0.00	0.00	0.01	0.01	0.00	0.00	0.00	0.73	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.03	0.00	6.57	0.00	100.0
Ankara	0.38	96.66	0.01	0.22	0.06	0.01	0.78	0.05	0.40	0.05	0.00	1.10	0.00	0.10	0.00	0.01	0.00	0.00	0.02	0.00	0.14	0.00	100.0
Izmir	0.63	0.01	96.71	0.84	0.00	0.00	0.02	0.11	0.00	0.00	0.00	0.16	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1.39	0.00	0.12	0.00	100.0
Bursa	29.85	0.35	0.90	56.82	0.00	0.00	0.05	0.05	0.00	0.00	0.00	3.78	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.25	0.00	7.96	0.00	100.0
Adana	0.00	0.13	0.00	0.00	75.01	2.94	0.60	0.04	1.86	16.27	0.02	0.01	0.21	0.01	0.20	2.65	0.00	0.00	0.00	0.04	0.00	0.00	100.0
Gaziantep	0.00	0.02	0.00	0.00	3.33	73.73	0.03	0.00	0.75	0.74	0.52	0.00	5.23	0.01	2.39	12.56	0.01	0.00	0.00	0.57	0.00	0.10	100.0
Konya	0.09	2.94	0.04	0.11	1.01	0.05	89.88	2.81	0.59	1.52	0.00	0.56	0.00	0.01	0.01	0.06	0.00	0.00	0.28	0.00	0.03	0.00	100.0
Antalya	0.08	0.24	0.36	0.14	0.09	0.00	3.58	91.91	0.02	0.18	0.00	0.30	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	3.08	0.00	0.03	0.00	100.0
Kayseri	0.01	2.00	0.00	0.01	4.14	1.48	0.79	0.03	85.53	1.57	0.05	0.03	0.19	0.40	0.83	2.72	0.01	0.00	0.00	0.20	0.00	0.01	100.0
Mersin	0.00	0.20	0.00	0.00	30.31	1.22	1.68	0.15	1.31	63.81	0.01	0.01	0.09	0.01	0.08	1.08	0.00	0.00	0.01	0.02	0.00	0.00	100.0
Diyarbakır	0.00	0.00	0.00	0.00	0.05	1.00	0.00	0.00	0.05	0.01	71.14	0.00	4.67	0.01	2.88	0.36	0.82	0.36	0.00	6.42	0.00	12.22	100.0
Eskişehir	10.74	5.22	0.51	11.18	0.01	0.00	0.71	0.30	0.03	0.01	0.00	66.58	0.00	0.01	0.00	0.00	0.00	0.00	0.60	0.00	4.09	0.00	100.0
Şanlıurfa	0.00	0.01	0.00	0.00	0.55	12.22	0.01	0.00	0.23	0.12	5.66	0.00	68.87	0.01	5.30	3.07	0.09	0.03	0.00	2.65	0.00	1.18	100.0
Samsun	0.01	0.98	0.00	0.00	0.04	0.04	0.02	0.00	0.76	0.01	0.02	0.01	0.01	97.71	0.15	0.06	0.04	0.00	0.00	0.11	0.00	0.00	100.0
Malatya	0.00	0.03	0.00	0.00	0.82	6.36	0.01	0.00	1.13	0.14	3.98	0.00	6.06	0.11	63.38	4.62	0.28	0.03	0.00	12.54	0.00	0.70	100.0
Kahramanmaraş	0.00	0.08	0.00	0.00	6.75	28.23	0.09	0.00	3.10	1.47	0.42	0.00	2.96	0.04	3.90	52.07	0.02	0.00	0.00	0.78	0.00	0.07	100.0
Erzurum	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.06	0.00	0.00	0.02	0.00	1.87	0.00	0.16	0.04	0.47	0.03	92.37	1.38	0.00	1.91	0.00	1.68	100.0
Van	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.01	0.00	0.00	0.00	0.00	0.85	0.00	0.06	0.00	0.05	0.00	1.43	95.16	0.00	0.17	0.00	2.27	100.0
Denizli	0.80	0.24	9.18	1.52	0.01	0.00	0.75	6.44	0.01	0.02	0.00	1.26	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	79.54	0.00	0.23	0.00	100.0
Elazığ	0.00	0.01	0.00	0.00	0.15	1.80	0.00	0.00	0.33	0.03	10.63	0.00	3.62	0.10	15.00	1.11	1.38	0.12	0.00	63.40	0.00	2.31	100.0
Gebze	59.41	0.40	0.24	14.60	0.00	0.00	0.03	0.02	0.00	0.00	0.00	2.53	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.07	0.00	22.71	0.00	100.0
Batman	0.00	0.00	0.00	0.00	0.02	0.35	0.00	0.00	0.02	0.00	23.27	0.00	1.85	0.00	0.97	0.12	1.40	1.83	0.00	2.66	0.00	67.50	100.0

PARTE III – RACCORDO CON LE POLITICHE UE NEL SETTORE TRASPORTI

3 POLITICHE PREVISTE DALL'UE PER L'EUROMEDITERRANEO

3.1 ANALISI DELLE POLITICHE EURO-MEDITERRANEE 1995-2009

Le relazioni politiche ed economiche dell'Unione Europea (UE) con i paesi della sponda sud del mediterraneo (Med) hanno subito, negli ultimi anni, una profonda evoluzione.

“Fra il 1995 e il 2003 la politica mediterranea dell'Unione Europea si è concretizzata soprattutto nel Partenariato Euro-Mediterraneo (PEM), noto anche come processo di Barcellona. Dopo l'allargamento dell'UE nel 2004, i paesi sud-mediterranei facenti parte del PEM sono stati inclusi nella nuova politica europea di vicinato (PEV) accanto a quelli dell'Europa orientale restati fuori dall'UE.” (Aliboni 2008 pag. 1) Infine nel 2008 con la dichiarazione di Parigi del 13 luglio 2008 l'UE ha costituito ufficialmente un nuovo organismo, l'Unione per il mediterraneo (UpM) che associa l'Europa ed i paesi che si affacciano sul mediterraneo.

Le politiche intraprese, in questi anni, dall'Europa nei confronti dell'area mediterranea sono, dunque, molteplici e si sono susseguite spesso sovrapponendosi l'un l'altra. Per chiarire lo stato delle relazioni euromediterranee è, quindi, utile analizzarle in dettaglio per fare emergere gli aspetti di continuità e/o di rottura che la loro coesistenza determina.

Partenariato Euro-Mediterraneo (Pem)

Nel 1995, con la conferenza di Barcellona, si è dato vita al partenariato euro-mediterraneo il cui obiettivo finale era e resta la costruzione di una zona di libero scambio tra l'Europa e i paesi mediterranei firmatari dell'accordo.

La realizzazione di una zona di libero scambio euro-mediterranea appariva come lo strumento più adeguato per accelerare il processo di integrazione delle economie mediterranee con i paesi europei, anche se i rapporti economici tra le due aree erano e sono fortemente asimmetrici. La liberalizzazione dei mercati non ha soltanto un fine economico, ma anche un obiettivo di sicurezza e stabilità, attraverso il contenimento dei flussi migratori verso l'Europa e l'attenuazione delle situazioni di instabilità legate a fattori politici e religiosi (Manfra, 2003, p.99)

Il processo di liberalizzazione è definito da accordi di associazione bilaterali tra l'Unione Europea e i paesi Med. Attualmente sono stati firmati i trattati con otto paesi: Tunisia, Israele, Marocco, Autorità Palestinese, Giordania, Egitto, Algeria e Libano, non ancora quello con la Siria. Le procedure necessarie all'entrata in vigore degli accordi sono complesse in quanto per ognuno di essi è necessaria la ratifica dei parlamenti di ciascuno dei 27 paesi appartenenti all'U.E.

Sulla base di questi trattati i paesi partecipanti s'impegnano a realizzare, gradualmente, una zona di libero scambio in armonia con le procedure stabilite dal WTO.

I 12 anni previsti per completare l'implementazione degli accordi, sulla base delle esperienze internazionali, possono sembrare troppi, ma i paesi Med hanno scelto di attuare la riforma dei mercati con gradualità per dare alle imprese, e alla società nel suo complesso, più tempo per adattarsi.

A più di dieci anni dall'entrata in vigore del primo trattato con la Tunisia il processo di creazione della zona di libero scambio, aspetto centrale della politica di partenariato, è in forte ritardo. Inoltre, ad eccezione di parziali aperture contenute in alcuni accordi di associazione, non è stato ancora avviato il mercato agricolo comune, soprattutto, per le resistenze dell'Europa ad un'apertura del proprio mercato ai prodotti agricoli mediterranei. Ma, più in generale, la graduale, ma ancora parziale, liberalizzazione degli scambi si è dimostrata incapace di ridurre il divario economico e sociale tra i paesi del nord e del sud del Mediterraneo.

Anche la costituzione del mercato unico tra i paesi MED, nonostante i numerosi tentativi compiuti in questi anni, l'ultimo è l'accordo di Agadir avviato nel 2004, non decolla, e di conseguenza gli scambi tra i paesi mediterranei della sponda sud restano di dimensioni modeste, grazie all'operare di elevate tariffe doganali e di barriere non tariffarie altrettanto efficaci. Il risultato è un cammino lento e faticoso dell'integrazione sud-sud, nonostante l'affinità di linguaggio e di cultura che accomuna questi paesi sia una favorevole base potenziale per lo sviluppo di legami più intensi.

Politica europea di vicinato (Pev)

Il primo annuncio della PEV risale al marzo 2003, con la comunicazione "Europa ampliata. Prossimità: Un nuovo contesto per le relazioni con i nostri vicini orientali e meridionali" (Commissione Europea, 2003), ma è nel 2004, simbolicamente in coincidenza con l'entrata dei dieci nuovi Stati membri, che la PEV è stata elaborata in modo coerente. Il documento strategico della Commissione chiarisce l'obiettivo prioritario della PEV: la creazione di una zona di sicurezza, stabilità e prosperità nell'area a ridosso dei confini

dell'Unione e fissa i criteri sui quali si baserà la collaborazione: responsabilità condivisa, differenziazione, condizionalità; definisce le aree di collaborazione: riforme politiche e rispetto dei diritti umani, sicurezza, riforme economiche strutturali (Viola 2006, p.68).

La politica europea nei confronti del mediterraneo, dunque, muta la propria rotta inserendo i paesi del Mediterraneo meridionale, con i quali sono in vigore accordi di partenariato, in un progetto più ampio che delinea i principi di base della politica europea di vicinato rivolta ai paesi confinanti con la nuova UE allargata. L'obiettivo centrale perseguito dalla PEV è quello di consentire a questi paesi di ricevere, anche se con modalità diverse dall'adesione, i benefici ricevuti dai paesi dell'Est europeo entrati nell'Unione, avviando una più intensa cooperazione politica, economica e culturale.

I paesi coinvolti in Europa, sono l'Ucraina, la Bielorussia, la Moldavia, l'Armenia, l'Azerbaijan e la Georgia. Nella regione mediterranea la PEV coinvolge tutti i partners euro-mediterranei ad eccezione della Turchia impegnata già da qualche anno nei colloqui di preadesione.

La Commissione ha definito, insieme a ciascun paese partner, una serie di obiettivi da inserire in piani d'azione bilaterali, di durata triennale o quinquennale, al fine di approfondire la cooperazione sulla base delle necessità e delle capacità di ciascun paese di raggiungere l'obiettivo di una più profonda integrazione con l'Europa. I piani d'azione, pur assumendo una serie di principi comuni, sono, quindi, differenziati e riflettono lo stato delle relazioni e le priorità concordate con ciascun paese in ragione dell'ubicazione, della situazione politica ed economica e delle relazioni con l'Unione europea e con i paesi vicini.

Il metodo proposto individua, innanzitutto, numerosi settori chiave: dialogo politico e riforme, graduale partecipazione al mercato interno dell'UE, energia, trasporti, società dell'informazione, ambiente, ricerca e innovazione. Sono previste, inoltre, l'attuazione di profonde riforme del commercio internazionale, della giustizia, degli affari interni e soprattutto della politica di sviluppo economico e sociale che l'Unione intende sostenere fornendo assistenza finanziaria e tecnica, assicurando l'apertura dei mercati e consentendo l'accesso ai programmi comunitari.

Nel 2007, in sostituzione dei vecchi programmi Tacis e Meda, è stato avviato l'ENPI (European Neighbourhood and Partnership Instrument), il cui obiettivo è il finanziamento delle attività sia all'interno che all'esterno dell'Unione attraverso due diverse procedure.

La prima, molto innovativa, avvia un processo di cooperazione transfrontaliera utilizzando un approccio, basato sulla programmazione pluriennale, messa a punto e gestita congiuntamente su entrambi i lati della frontiera. La selezione dei progetti e l'attuazione dei programmi è effettuata

mediante strutture operative alle quali parteciperanno autorità nazionali, regionali e locali di tutti i paesi partecipanti.

“Il superamento del confine tra esterno ed interno e il riconoscimento del ruolo delle autorità locali ha radici nel profondo cambiamento delle relazioni che da inter-nazionali sono diventate sempre più trans-nazionali. Il fenomeno della cosiddetta glocalizzazione ha infatti comportato una revisione del ruolo degli Stati centrali, che non sono più gli unici attori delle relazioni e delle politiche internazionali. La crescente interdipendenza tra interno ed esterno, e la relativizzazione del confine, coinvolge direttamente i territori e le relative autorità locali attraverso il commercio, gli investimenti....Di conseguenza, gli attori territoriali e le autorità locali sono sempre più attivi sullo scenario mondiale e operano all'interno dello stato così come nelle relazioni transnazionali e dell'economia globale” (Stocchiero 2007 p.3).

Il secondo metodo, più tradizionale, fornisce un sostegno più flessibile per una più ampia cooperazione transnazionale e si concentra, principalmente, su temi specifici in settori quali l'ambiente, l'integrazione nelle reti energetiche, di telecomunicazione e di trasporto. La Commissione ha inoltre la possibilità di identificare, selezionare e proporre progetti di finanziamento di particolare rilevanza politica. L'ammissibilità riguarderà l'intero territorio degli Stati membri dell'Ue e le parti pertinenti del territorio dei paesi partner. La programmazione sarà centralizzata presso la Commissione. Anche la messa in atto sarà centralizzata, sebbene possa essere presa in considerazione una gestione indiretta mediante delega ad enti esterni come per esempio agenzie esecutive.

A rendere la PEV innovativa rispetto alle esperienze passate, non sono soltanto i suoi obiettivi e gli strumenti utilizzati, ma proprio “il suo accento sulla differenziazione...L'importanza attribuita al principio di differenziazione richiede di andare oltre le intuizioni teoriche ed empiriche tratte dall'esperienza dell'allargamento. Questo principio segna il passaggio dalla condizionalità, che è la caratteristica convenzionale delle relazioni esterne dell'Europa, al partenariato”. (Moschella, 2007, p.165)

Unione per il Mediterraneo (UpM)

Nel dicembre 2007, in una conferenza stampa a Parigi, presenti i primi ministri di Italia e Spagna, il presidente Sarkozy ha annunciato la creazione dell'Unione per il Mediterraneo (UpM), successivamente ratificata nella Conferenza Internazionale del 13 Luglio 2008 a Parigi. I paesi che hanno firmato il documento istitutivo sono quarantatré: tutti i membri dell'Unione Europea e le nazioni che si affacciano sul Mediterraneo, ad eccezione della Libia che ha preferito partecipare come osservatore. Questo nuovo

organismo, costituito a livello dei primi ministri delle nazioni aderenti, ha una doppia presidenza affidata a turno a due paesi, uno europeo e l'altro mediterraneo.

La sede dell'UpM, decisa in una riunione avvenuta a Marsiglia nel novembre 2008, è Barcellona. Dal 2009 tutte le strutture logistiche dell'organizzazione sono operative, guidate da un segretariato generale, con l'incarico di gestire i fondi e di controllare lo stato di avanzamento dei progetti comuni che verranno intrapresi.

L'UpM ha come compito prioritario la realizzazione di progetti regionali di grande impegno economico e i firmatari dell'accordo hanno convenuto di dare la priorità a sei iniziative fondamentali:

- il disinquinamento del Mediterraneo,
- la costruzione di autostrade marittime e terrestri tra le due sponde del Mediterraneo,
- il rafforzamento della protezione civile,
- la creazione di un piano solare mediterraneo,
- lo sviluppo di un'università euro-mediterranea,
- un'iniziativa di sostegno alle piccole e medie imprese.

L'UpM può finanziare i suoi progetti utilizzando diverse fonti, dalla partecipazione del settore privato al prelievo dal budget europeo, dal contributo dei partners a quello della Banca europea di investimento.

A tutt'oggi l'operatività di UpM è molto limitata per difficoltà politico-istituzionali non ancora superate.

Confronto tra la PEM, la PEV e l'UpM

Prima di mettere a confronto le politiche euro-mediterranee, analizzate precedentemente, va sottolineata la contemporanea vigenza dei tre strumenti. Questa circostanza rende più complessa l'indagine il cui obiettivo è capire se la politica europea è in grado di recuperare efficienza e incisività nella sua azione verso il mediterraneo.

Il primo aspetto da esaminare è la compatibilità della politica di partenariato con la politica di vicinato e soltanto dopo questa verifica verrà preso in

esame l'Unione per il mediterraneo, organismo la cui attività ha inizio soltanto nel 2009.

Partendo dai principi ispiratori va sottolineato come in contrasto con l'approccio multilaterale della PEM "la PEV ha introdotto due importanti novità...: l'applicazione di un processo di differenziazione tra i singoli paesi del Mediterraneo... e l'apertura alla cooperazione transfrontaliera e transnazionale incardinati in un concetto di integrazione approfondita al mercato interno europeo, che è al centro della politica di vicinato e che costituisce l'elemento innovativo saliente rispetto alla struttura del partenariato euro-mediterraneo." (Viola 2006, p.70) Queste due caratteristiche sono gli aspetti fondanti dei patti d'azione bilaterali, i quali, avendo come obiettivo prioritario una più rapida integrazione con il mercato europeo, sono modellati sulle specificità di ogni paese e sulla intensità della sua relazione con l'Europa. Ciò significa che i paesi più desiderosi e più capaci nell'attuare le misure di adeguamento necessarie possono avanzare nella cooperazione con l'UE senza essere bloccati da difficoltà e ritardi altrui.

La differenziazione dei percorsi scelti dai diversi paesi mediterranei, potrebbe portare alla disintegrazione della regione, spingendo i paesi più interessati all'avvicinamento all'UE a privilegiare rapporti bilaterali con l'Europa sempre più intensi, marginalizzando l'impegno rivolto alla costruzione di un mercato unico del sud Mediterraneo, obiettivo, quest'ultimo, a lungo perseguito e finora non ancora realizzato. Senza la creazione di questo grande mercato le opportunità d'investimento per le imprese europee nella regione mediterranea resteranno modeste allontanando nel tempo il riequilibrio economico tra le due aree.

Questo mercato, inoltre, costituirebbe anche per le imprese locali un stimolo a nuovi investimenti rivolti a migliorare la produttività per l'operare di rilevanti economie di scala, consentendo loro di competere sui mercati in Europa diversificando le esportazioni di prodotti manufatti e di servizi.

In definitiva la PEV rischia di trasformare la cooperazione euro-mediterranea in una relazione fondata su rapporti di tipo bilaterale, abbandonando la prospettiva prevista dalla Dichiarazione di Barcellona di un partenariato di tipo regionale.

"La strategia di condizionalità adottata dall'Unione europea con i paesi vicini del Sud sta avendo delle difficoltà. L'incentivo più efficace che l'Unione europea abbia mai ideato per convincere paesi terzi a riformare il loro sistema politico, economico e sociale è stato la politica di allargamento, in particolare la strategia di pre-adesione. Quest'ultima ha influenzato la struttura della politica europea di vicinato, inizialmente concepita per i vicini orientali, e poi successivamente estesa a quelli meridionali. Cercare di applicare la strategia di condizionalità ai vicini meridionali in modo simile a

quanto è stato fatto nei confronti di paesi candidati... non funzionerà se la prospettiva di adesione non è presente, nemmeno nel lungo periodo. Inoltre, diversamente dai paesi orientali, i vicini meridionali non mirano a migliorare le loro relazioni contrattuali con l'UE, almeno nel breve periodo. Essi hanno già firmato accordi di associazione con l'Unione europea ai sensi dell'articolo 310 del Trattato delle Comunità Europee, che sono al momento i più avanzati accordi contrattuali tra l'UE e paesi terzi." (M. Comelli , M.C. Paciello, 2008 p.12)

Da un punto di vista dei principi che hanno ispirato il partenariato euro-mediterraneo si può concludere che la Pev ha determinato una profonda modificazione dell'approccio regionalista che ha contraddistinto tradizionalmente le relazioni UE-MED, ma se invece si parte dall'analisi delle difficoltà che questa politica ha fatto registrare negli ultimi dieci anni le cose possono apparire in una luce diversa.

Come rileva un recente contributo su questo tema "il mondo arabo è visto, troppo spesso, dagli europei nella sua globalità. In realtà gli interessi dei paesi arabi sono divergenti rendendo difficile, ancora per lungo tempo, qualunque idea di integrazione della riva sud. Sulla base di questa considerazione la PEV fornisce uno approccio molto più realistico di quello che ispira la PEM, in quanto piani di azione calibrati in modo diverso per ciascun paese consentono di tenere conto delle specificità di ciascuno di essi.... Inoltre, va sottolineato la differenza tra come viene percepito il partenariato euro-mediterraneo rispettivamente dai paesi Europei e dai paesi MED. Per questi ultimi il partenariato è visto in un ottica pragmatica attenta a problemi concreti, quali l'accesso al mercato agricolo, la politica dei visti e dell'emigrazione, la politica degli aiuti. Per l'Europa, invece, l'interesse per il partenariato è rivolto soprattutto a temi come la democrazia, i diritti dell'uomo, l'economia di mercato." (Labatut, 2007,p.7)

Il problema che a questo punto resta da affrontare è analizzare se i due strumenti possono coesistere grazie all'esistenza di elementi di complementarità tra di loro. La Commissione europea in una sua comunicazione così si esprime al riguardo " Nell'ambito degli accordi di associazione firmati con molti partners mediterranei, la PEV ha permesso di tenere conto degli interessi e delle differenze di ciascuno di essi consentendo un reale rafforzamento delle relazioni euro-mediterranee." (Commissione Europea, 2006)

Tra gli studiosi che condividono le posizioni della Commissione europea si afferma che l'UE, ormai dispone di due strumenti sinergici tra loro, uno di natura multilaterale la PEM, l'altro di natura bilaterale la PEV. "Gli ottimisti vedono nella politica di vicinato l'approfondimento di Barcellona e la concretizzazione delle esigenze europee, i pessimisti evidenziano, al contrario, la fine di un approccio multilaterale, unico, che include l'idea di un destino

condiviso, una nozione di co-sviluppo e l'affermazione di una specificità mediterranea che affonda le sue radici nella storia" (Daguzan, 2007, p.4)

L'esistenza di due valutazioni così contrastanti fondate entrambe su argomentazioni condivisibili anche se indiscutibilmente parziali, inducono a pensare che "la PEM e la PEV possono coabitare e che non si deve né soppiantare il multilaterale con il bilaterale né abbandonare per ideologia uno strumento utile alla cooperazione. Bisogna che i due strumenti siano utilizzati in modo complementare" (Daguzan, 2007, p.10)

Il significato politico che li accomuna "va oltre il loro contenuto specifico inserendosi nel più ampio processo d'integrazione che l'UE conduce sia verso l'est del continente sia verso il sud del Mediterraneo. Obiettivi essenziali di questa politica sono da un lato la creazione di un'ampia zona economicamente omogenea ai confini dell'Europa e dall'altra una accelerazione della stabilità politica ed economica dei paesi confinanti." (Manfra, 2002, p.125)

Ma l'intreccio tra PEM e PEV si complica ulteriormente con l'avvio dell'Unione per il mediterraneo. In realtà la questione da analizzare riguarda, soprattutto, la sovrapposizione sia di funzioni sia di composizione geografica della PEM e dell'UpM, in quanto il profilo e i compiti della PEV appaiono parzialmente autonomi nei confronti degli altri due strumenti e la sua area di intervento è più vasta di quella mediterranea, abbracciando anche l'est europeo e il Caucaso.

Per chiarire i termini del problema si deve "tornare alle ragioni che hanno spinto la Francia all'iniziativa dell'UpM...La Francia ha un atteggiamento verso le attuali politiche mediterranee dell'UE marcatamente più critico di quello degli altri paesi membri. Non è soddisfatta del formato diplomatico che oggi costituisce la sostanza del Pem e intende far emergere un formato a più alta intensità politica....Ma non meno importante è la preoccupazione di mantenere la coesione comunitaria e un equilibrio politico all'interno dell'UE. Chi oggi valuta questa iniziativa francese non si deve limitare a interpretarla come una "démarche" nel quadro della politica mediterranea dell'UE, perché essa è, almeno nella stessa misura, una "démarche" che più comprensivamente attiene alla politica dell'integrazione europea." (Aliboni, 2008, pag. 8)

Il punto di vista francese, almeno nei suoi aspetti fondamentali sembra essere stato condiviso nella riunione ministeriale di Marsiglia del novembre 2008 (Council of the European Union 2008) in cui gli stati membri dell'Ue hanno deciso di considerare l'Unione per il Mediterraneo come un ampliamento del processo di Barcellona decisione, quest'ultima in grado di far uscire, almeno potenzialmente, la politica mediterranea dall'indubbia crisi in cui si trova. Resta da stabilire, ancora, il tipo di relazione, sia in via formale sia in via

fattuale, necessario al coordinamento dei due strumenti, ma, soprattutto, quello che appare decisivo è la definizione degli obiettivi che la politica euro mediterranea deve ulteriormente perseguire. L'ampliamento degli accordi di associazione relativi alla zona di libero scambio che, finalmente, includa i prodotti agricoli e i servizi appare come l'obiettivo prioritario che può rilanciare il partenariato euro-mediterraneo. (Institut de la Méditerranée, 2007, p.15)

3.1.1 Marocco

L'Accordo di Associazione tra Unione Europea e Marocco

Le relazioni tra Unione Europea e Marocco risalgono al 1976, quando fu firmato il primo accordo commerciale e di cooperazione. Nel 1995 la Conferenza di Barcellona ha accelerato l'evoluzione delle relazioni creando il Partenariato Euro-Mediterraneo (PEM) (Carafa L. e Korhonen K., *European Neighbourhood Policy: A Case Study of Morocco*, 2008, p.2).

Attualmente i rapporti tra Marocco ed Unione Europea sono regolati dall'Accordo di Associazione (AA), firmato nel 1996 ed entrato in vigore il 1 marzo del 2000. L'AA si inserisce nel più ampio contesto del Processo di Barcellona, avviato nel 1995. Esso sottolinea la necessità di sviluppare relazioni economiche e sociali tra le parti in modo da far progredire lo sviluppo e la prosperità del Marocco e della sua popolazione (ENPI, *Morocco Strategy paper 2007-2013*, p.5).

L'Accordo costituisce la base legale su cui vengono implementate le diverse azioni di cooperazione in ambito politico, economico, sociale, scientifico e culturale. Oltre all'attuazione graduale di una zona di libero scambio (ENPI, *Morocco Strategy paper 2007-2013*, p.3).

Grazie all'AA si è rafforzato il dialogo politico tra le parti e sono stati negoziati, o sono in via di finalizzazione, diversi accordi settoriali, in particolare:

- sulla liberalizzazione del commercio di servizi e sul diritto di stabilimento;
- sulla liberalizzazione del commercio di prodotti agricoli e prodotti agricoli lavorati;
- per la riammissione degli immigrati illegali;
- per il partenariato nel settore della pesca;
- per la cooperazione in ambito scientifico e tecnologico.

L'Accordo di Associazione prevede la costituzione di un Consiglio di Associazione, con 7 sottocomitati dedicati a tematiche specifiche, e di un Comitato di Associazione, che assieme costituiscono la struttura istituzionale della PEM e, dopo il 2004, della Politica Europea di Vicinato (PEV) (Carafa L. e Korhonen K., *European Neighbourhood Policy: A Case Study of Morocco*, 2008, p.2).

La Politica Europea di Vicinato in Marocco

Dal 2004 l'UE ha lanciato la PEV, che ha stabilito una nuova base per le relazioni tra l'UE ed i Paesi della sponda sud del Mediterraneo. La PEV riconosce la crescente interdipendenza tra l'UE ed i suoi vicini per quanto riguarda la stabilità, la sicurezza e lo sviluppo sostenibile. La PEV si basa sull'accettazione di valori comuni quali la democrazia, la *rule of law*, la buona *governance*, il rispetto dei diritti umani, l'economia di mercato, il libero scambio, lo sviluppo sostenibile, la riduzione della povertà e l'implementazione di riforme politiche, economiche, sociali ed istituzionali (*EU/Morocco Action Plan*, p.1).

Lo strumento finanziario della PEV è l'*European Neighbourhood and Partnership Instrument* (ENPI), che va a sostituire i precedenti MEDA e TACIS.

I programmi MEDA hanno permesso al Marocco di beneficiare di 1,472 miliardi di euro nel periodo 1995-2006. Questi fondi si sono ripartiti tra il programma MEDA I (1995-1999), durante il quale il Marocco ha utilizzato 660 milioni di euro, ed il MEDA II (2000-2006), nel quale i fondi spettanti al Regno sono stati di 812 milioni di euro.

I contributi totali concessi al Marocco tramite lo strumento dell'ENPI per il periodo 2007-2010 raggiungono i 654 milioni di euro, il che fa del Marocco il primo Paese destinatario della Politica Europea di Vicinato. Questo programma ha segnato un sensibile aumento delle risorse assegnate al Marocco, poiché l'incremento è stato superiore al 50% (Carafa L. e Korhonen K., *European Neighbourhood Policy: A Case Study of Morocco*, 2008, p.4).

Cinque sono gli strumenti utilizzati dalla PEV nei rapporti con il Marocco:

- Il Country Report redatto dalla Commissione nel maggio 2004 ed avente l'obiettivo di identificare i modi con cui intensificare le relazioni bilaterali;
- Il Piano d'Azione (PA) negoziato dalle parti per individuare i principali strumenti della cooperazione;
- I report periodici sul progresso nell'implementazione della PEV redatti dalla Commissione;
- Il Country Strategy Paper (CSP) o Documento di Strategia Paese triennale;
- Il Programma Indicativo Nazionale (PIN).

Nel Caso del Marocco il primo documento, approvato congiuntamente nel luglio del 2005, a fissare gli obiettivi specifici è stato l'*UE-Morocco Neighbourhood Action Plan*.

Il Marocco è stato uno dei primi Paesi del Mediterraneo a siglare il Piano d'Azione.

Il PA tra Marocco ed UE si prefigge lo scopo di promuovere:

- riforme strutturali;
- riforme legislative;
- modernizzazione della regolazione.

Il PA stabilisce, all'interno delle direttive espresse dall'AA, le seguenti azioni prioritarie (Carafa L. e Korhonen K., *European Neighbourhood Policy: A Case Study of Morocco*, 2008, p.3):

- buon governo e diritti umani;
- lotta al terrorismo;
- gestione efficace dei flussi migratori;
- supporto istituzionale per l'allineamento della legislazione marocchina con gli standard e la legislazione dell'UE;
- modernizzazione economica (liberalizzazione del commercio di servizi, attrazione di IDE e crescita sostenibile);
- sviluppo di politiche sociali;
- sviluppo nei settori del trasporto e dell'energia.

Gli obiettivi della PEV in Marocco emergono poi in maniera generale dal Documento di Strategia Paese 2007-2013 (*Country Strategy Paper*), che è stato elaborato dopo una completa analisi politica e socio-economica del Marocco. Questo documento descrive gli obiettivi dell'UE e le risposte politiche alle richieste del Marocco, con l'individuazione delle aree prioritarie di cooperazione (ENPI, *Morocco Strategy paper 2007-2013*, p.3).

Gli obiettivi sono poi dettagliati nel Programma Indicativo Nazionale 2007-2010 (PIN), dove gli interventi sono descritti in dettaglio per ogni settore. Nel PIN gli interventi sono altresì collegati a precise condizioni che il partner deve rispettare.

Assistenza dell'UE al Marocco

L'Aiuto Pubblico allo Sviluppo dell'UE per il Marocco terrà conto delle linee guida indicate da questi due documenti programmatici.

La suddivisione dei fondi tra i vari interventi viene effettuata all'interno del PIN.

Gli interventi sono divisi dal PIN in 4 programmi prioritari (ENPI, *Morocco 2007-2010 National Indicative Programme*, p.44):

- sociale (45,26% del budget);
- *governance* e diritti umani (4,28% del budget);
- supporto istituzionale (6,12% del budget);
- economia (36,70% del budget);
- ambiente (7,65% del budget).

Il programma d'intervento per il sociale è suddiviso in:

- Iniziativa Nazionale per lo Sviluppo Umano (60 milioni di euro);
- alfabetizzazione (17 milioni di euro);
- educazione (93 milioni di euro);
- aiuto per l'assicurazione sanitaria (40 milioni di euro);
- salute (86 milioni di euro).

Il programma d'intervento per la *governance* e diritti umani è suddiviso in:

- modernizzazione del sistema carcerario e formazione per i giudici ed il personale amministrativo dei tribunali (20 milioni di euro);
- diritti umani (8 milioni di euro).

Il programma d'intervento istituzionale è suddiviso in:

- completamento della riforma della Pubblica Amministrazione (20 milioni di euro);
- programma di aiuto all'adeguamento al Piano d'Azione (20 milioni di euro).

Il programma d'intervento per l'economia è suddiviso in:

- settore privato (60 milioni di euro);
- formazione professionale (50 milioni di euro);
- agricoltura (40 milioni di euro);
- estensione del progetto Rocade (25 milioni di euro);
- accesso ad aree isolate (25 milioni di euro);
- settore energetico (40 milioni di euro).

Il programma d'intervento per l'ambiente è suddiviso in:

- fondo per la diminuzione dell'inquinamento industriale (15 milioni di euro);
- trattamento fognario (35 milioni di euro).

Grazie ai progressi nell'implementazione dei vari programmi il Marocco sarà uno dei quattro Paesi con cui verranno rafforzati i rapporti bilaterali con l'UE, con un conseguente aumento delle risorse finanziarie (Carafa L. e Korhonen K., *European Neighbourhood Policy: A Case Study of Morocco*, 2008, p.7).

3.1.2 Algeria

L'Accordo di Associazione tra Unione Europea ed Algeria

Nel più ampio quadro del processo di Barcellona relativo al partenariato euro-mediterraneo, inaugurato nel 1995, il 1° settembre 2005 è entrato in vigore l'Accordo di Associazione tra Unione Europea e Algeria⁹¹, sottoscritto in occasione del vertice di Valencia del 22 aprile 2002⁹². Il dialogo politico istituito tra l'Unione Europea e l'Algeria vuole essere un contributo per la crescita, la stabilità e la sicurezza della regione mediterranea, favorendo nel senso più ampio possibile il dialogo interculturale.

L'Accordo è incentrato su tematiche di ampio respiro, quali l'intensificazione degli scambi, la promozione di un reciproco sviluppo economico-sociale equilibrato, la progressiva liberalizzazione della circolazione di beni, capitali e servizi e una cooperazione ad ampio spettro che abbracci anche il rilancio dell'Unione del Maghreb Arabo e il rispetto della Dichiarazione Universale dei Diritti Umani.

Inoltre, a seguito del II Consiglio d'Associazione Algeria - Unione Europea tenutosi a Lussemburgo, il Programma Indicativo Nazionale (PIN) 2007-2010 sostituirà il programma MEDA, terminato il 31 dicembre 2006, garantendo all'Algeria un finanziamento di 220 milioni di euro, ripartiti in progetti di diversificazione economica, programmi sociali e programmi di formazione universitaria, concordati fra le due parti sulla base del programma del governo algerino⁹³ (Puligheddu G., *I rapporti con l'Unione Europea*, p.148).

⁹¹ Tutte le informazioni relative all'Accordo di Associazione sono tratte dall'EU-Algeria Association Agreement.

⁹² Il nuovo trattato sostituisce l'Accordo di Cooperazione siglato nel 1976 tra Algeria, CEE e CECA, conforme ai criteri della Politica Mediterranea Globale del 1972.

⁹³ European Neighborhood and Partnership Instrument – Algeria – Strategy Paper 2007-2013 and National Indicative Program 2007-2010, Summary.

In materia di sviluppo degli scambi (artt.6-29) il trattato mira alla progressiva costituzione di una zona di libero scambio attraverso la relativa riduzione dei dazi e delle tasse di effetto equivalente, entro dodici anni dall'entrata in vigore e conformemente alle regole dell'Organizzazione Mondiale del Commercio.

A cinque anni dall'entrata in vigore, l'art. 15 prevede l'esame congiunto della situazione, al fine di poter liberalizzare, a partire dal sesto anno, il commercio dei prodotti agricoli e della pesca, menzionati nell'art.12.

In relazione ai prodotti industriali e manifatturieri (art.7) sono immediatamente soppressi i dazi comunitari all'importazione, come anche i dazi algerini che fanno riferimento ai prodotti di cui all'allegato 2.

L'Algeria si impegna poi ad adottare un progressivo smantellamento relativamente ai prodotti di cui all'allegato 3 e per quelli diversi da quanto contemplato agli allegati 2 e 3, rispettivamente entro il termine ultimo di sette e dodici anni. Ci si riferisce ai dazi in vigore verso la CE al 1° gennaio 2002, ma se l'Algeria dovesse aderire all'OMC e ne risultasse un regime di dazi più favorevole, sarà applicato quest'ultimo (art.18).

Altro oggetto dell'Accordo è l'abolizione delle restrizioni quantitative all'esportazione o all'importazione e le misure di effetto equivalente (art.17). È altresì richiamata l'applicazione dell'accordo dell'Organizzazione Mondiale del Commercio in relazione alle pratiche riconducibili al dumping, alle sovvenzioni e alle misure compensative per l'esportazione, oltre alle relative clausole di salvaguardia (artt. 22-24). Inoltre, per quanto concerne il commercio con l'UE, l'Algeria sarà tenuta a rispettare le norme sulla qualità (Puligheddu G., I rapporti con l'Unione Europea, p.149).

Tali disposizioni possono tuttavia incontrare alcuni limiti ed eccezioni⁹⁴.

In materia di servizi (artt.30-37) l'Unione Europea estende all'Algeria il trattamento di cui all'Art. II.1 del General Agreement on Trade Services e un trattamento non meno favorevole di quello accordato ai fornitori di servizi analoghi dei Paesi verso cui la CE è tenuta ad osservare tale articolo⁹⁵.

L'Algeria, a sua volta, accorda un trattamento non meno favorevole di quello accordato alle società di Paesi terzi per prestatori comunitari di servizi

⁹⁴ Ai sensi dell'art. 27 questi sono motivi di moralità pubblica, di ordine pubblico, di pubblica sicurezza, di tutela della salute e della vita delle persone e degli animali o di preservazione dei vegetali, di protezione del patrimonio, artistico, storico o archeologico nazionale o di tutela della proprietà intellettuale, industriale e commerciale o dalle norme relative all'oro e all'argento. Tuttavia, tali divieti o restrizioni non devono costituire un mezzo di discriminazione arbitraria, né una restrizione dissimulata al commercio tra le parti.

⁹⁵ Viene però esclusa dall'art. 30 qualsiasi applicazione dei vantaggi di cui all'accordo relativo all'art. V del GATS. Tuttavia l'art. 37 considera la possibilità di una conclusione di un accordo d'integrazione economica in tal senso già nel 2010.

diversi dalla presenza commerciale, laddove a filiali e consociate, costituite in loco secondo, la legge algerina accorda un trattamento paritetico rispetto a quelle nazionali o, se migliore, rispetto a quelle di un Paese terzo. Le persone fisiche e il regime dei trasporti marittimi aerei e fluviali sono invece assoggettati a differenti disposizioni⁹⁶, comunque rispettose dei principi di fondo dell'Accordo.

Particolarmente interessante risulta il quadro della Cooperazione Economica (artt.38-62).

In base agli articoli 38 e 39 sono autorizzati tutti i pagamenti correnti in valuta convertibile e la libera circolazione dei capitali legati agli investimenti diretti esteri; inoltre l'art.54 prevede l'adozione di procedure armonizzate e semplificate, di un quadro legale di stimolo per gli investimenti nazionali ed esteri, specie privati, e di misure d'assistenza tecnica volte a garantirne l'effettiva adeguatezza. Tale politica è accompagnata da un fondamentale dispositivo di salvaguardia della concorrenza, ispirato ai criteri propri della normativa e del diritto europeo in materia (art.41): è infatti prevista l'apertura delle imprese algerine protette alla concorrenza internazionale entro il 2010; a tal fine andranno progressivamente aboliti tutti i monopoli pubblici e privati.

L'Accordo pone un particolare accento sulla tutela della proprietà intellettuale, industriale e commerciale secondo gli standard internazionali, e sulla progressiva reciproca liberalizzazione degli appalti pubblici.

Tutte le attività finalizzate alla cooperazione economica sono conformate ai criteri della crescita sostenibile e rispettosa dell'ambiente, e la promozione della diversificazione delle esportazioni e dell'integrazione maghrebina è considerata uno degli obiettivi prioritari del partenariato euro-mediterraneo (artt.47-49).

Spirito di fondo della cooperazione regionale (art.50) è l'adozione di ogni misura utile all'attuazione di politiche armonizzate nell'ambito dell'integrazione economica e delle relative infrastrutture, nonché, per quanto riguarda ricerca scientifica e tecnologica, istruzione e formazione, cultura, dogane e istituzioni regionali, nel quadro del partenariato euro – mediterraneo e dell'integrazione maghrebina. L'Algeria potrà infatti accedere ai programmi comunitari di ricerca e sviluppo e alle reti di cooperazione decentrata: l'Unione Europea intende così incentivare l'innovazione tecnologica, la diffusione del know-how, i programmi di ricerca e sviluppo e ogni iniziativa suscettibile di rilievo sul piano regionale.

Sul fronte della cooperazione industriale (art.53), l'azione comunitaria è volta a favorire la dinamica degli IDE, la realizzazione di partenariati industriali, lo

⁹⁶ Artt. 33-34.

sviluppo delle PMI e una ristrutturazione del sistema industriale algerino orientata alla competitività, sottolineando la necessità d'incrementare l'esportazione di manufatti algerini; Unione Europea e Algeria si impegnano inoltre all'armonizzazione delle procedure di valutazione della conformità e di gestione della qualità secondo standard europei.

D'importanza fondamentale la cooperazione in materia di servizi finanziari: l'art.57 prevede infatti riforme nel settore bancario e finanziario dell'Algeria, oltre allo sviluppo delle operazioni di Borsa, misure fortemente auspiccate dal Fondo Monetario Internazionale e dalla Banca Mondiale, in considerazione della caratteristica strutturale dell'economia algerina legata all'eccesso di risparmio sugli investimenti, alla forte presenza di non performing loans, alle difficoltà di accesso al credito da parte di molti operatori e all'assenza di un sistema di valutazione di rischio del credito.

Sono previsti ulteriormente la modernizzazione, la ristrutturazione e lo sviluppo dei settori dell'agricoltura e della pesca, dei trasporti, delle telecomunicazioni e delle società dell'informazione, di energia e miniere⁹⁷, del turismo e dell'artigianato, delle dogane, della statistica, della protezione dei consumatori e del coordinamento delle politiche macroeconomiche (artt.59-66).

La cooperazione sociale e culturale poggia da un lato sull'adozione di politiche di non discriminazione dei lavoratori per quanto concerne condizioni di lavoro, remunerazione e licenziamento, ivi compreso il coordinamento dei regimi di sicurezza sociale, e dall'altro sulla promozione del dialogo culturale a tutto campo, in particolare con riferimento a scambi giovanili, stampa e audiovisivo. Inoltre mira, segnatamente alla protezione e alla valorizzazione del patrimonio artistico, alla formazione e agli scambi di esposizioni artistiche (art.77), nonché alla cooperazione in materia di formazione e istruzione (art.78).

La cooperazione finanziaria (artt.79-81), sinora attuata attraverso il programma MEDA - relativo alle misure d'accompagnamento alle riforme - e attraverso i prestiti della Banca Europea per gli Investimenti⁹⁸ per la modernizzazione dell'economia, la promozione degli investimenti, l'ammodernamento delle infrastrutture, il sostegno alla realizzazione di una zona di libero scambio e di una legislazione sulla concorrenza, sarà adesso in parte oggetto del Programma Indicativo Nazionale 2007-2010.

⁹⁷ Un aspetto problematico riguarda il settore energetico algerino, specie per l'adesione del Paese all'OMC: tutti i prodotti petroliferi saranno sottomessi alla concorrenza internazionale e a quella europea.

⁹⁸ Le risorse messe a disposizione dalla Banca a far tempo dal 1980 ammontano complessivamente a circa 2,25 miliardi di euro.

Va infine menzionata la cooperazione nel settore giustizia e affari interni⁹⁹: il rafforzamento delle istituzioni e dello Stato di diritto in Algeria rappresenta una priorità ancor più accentuata dai progressi raggiunti dalla politica di riconciliazione nazionale avviata dal Presidente Abdelaziz Bouteflika.

Peraltro, a consolidamento di tale quadro, quest'ultima sfera di cooperazione contempla il contemperamento tra libera circolazione delle persone e lotta all'immigrazione clandestina, la cooperazione giuridica e giudiziaria e la prevenzione e il contrasto della criminalità organizzata, del terrorismo (nel rispetto della risoluzione 1373 del Consiglio di Sicurezza), del riciclaggio di denaro, del razzismo, della xenofobia, della droga e della corruzione.

Il Programma Indicativo Nazionale 2007-2010

La politica europea di vicinato - PEV intende stabilire relazioni privilegiate con i Paesi vicini dell'Europa dell'Est, della sponda sud del Mediterraneo e del Caucaso meridionale: sviluppata a partire dal 2003, rientra nel quadro della strategia europea di sicurezza. La PEV promuove la democrazia, le libertà, la crescita, la sicurezza e la stabilità nel rispetto dei valori comuni, come lo stato di diritto, i diritti dell'uomo e delle minoranze, il rafforzamento delle istituzioni e l'efficienza della pubblica amministrazione, l'economia di mercato e lo sviluppo sostenibile dell'intera società civile. La PEV viene attuata mediante piani d'azione bilaterali che perseguono riforme politiche ed economiche, ravvicinamento delle legislazioni dei partner con la legislazione comunitaria, partecipazione a programmi comunitari e rafforzamento della cooperazione culturale, scientifica, tecnica ed energetica, basandosi sugli accordi bilaterali preesistenti. I Paesi vicini beneficiano anche, per il periodo 2007-2013, di un'assistenza finanziaria e tecnica, attraverso lo Strumento europeo di vicinato e partenariato - ENPI, che sostituisce i programmi TACIS e MEDA del periodo 2000-2006, attivo dal 1° gennaio 2007 e dotato di risorse per oltre undici miliardi di euro (Puligheddu G., I rapporti con l'Unione Europea, pp.152-153).

L'azione del Programma Indicativo Nazionale 2007-2010 per l'Algeria si prefigge il fine di pervenire a una complementarità e ad una convergenza tra gli sviluppi del Trattato di Associazione e la Politica Europea di Vicinato da un lato, e il programma di governo algerino dall'altro, attraverso la riforma del sistema giudiziario, la crescita economica e dell'impiego e il miglioramento dei servizi di base alla popolazione algerina.

Per il 2007 il programma aveva previsto lo sviluppo dei progetti PME/PMI II e Justice II.

⁹⁹ Artt.82-91.

Il progetto PME/PMI II, che aveva in dotazione 40 milioni di euro, era indirizzato al miglioramento sostenibile della competitività delle imprese, con un sostegno al Ministero per le PMI, specie in materia di semplificazione amministrativa, e alle PMI stesse, in materia amministrativa, legale, gestionale e di rinnovamento, formazione e informazione. In particolare veniva posto l'accento sulla creazione di un legame diretto tra il mondo imprenditoriale e i centri di ricerca, sull'armonizzazione della normativa sulla proprietà intellettuale e della sua protezione secondo gli standard europei da parte dell'Istituto Nazionale per la Proprietà intellettuale, sulla realizzazione di un sistema di certificazione e standardizzazione della qualità e sulla diffusione dell'ICT in seno alle PMI.

Il progetto Justice II, che aveva in dotazione 17 milioni di euro, includeva una disamina ad ampio spettro del sistema penale, e si concentrava in particolare sulla riforma del quadro istituzionale e di regolamentazione, ai fini di una modernizzazione dei centri di detenzione conforme agli standard internazionali dal punto di vista organizzativo, gestionale e di formazione psicologica, nonché di una prevenzione della reiterazione del reato attraverso la reintegrazione dei detenuti nella vita economica e sociale (Puligheddu G., I rapporti con l'Unione Europea, p.153).

Per il 2008 il programma prevede invece i progetti "*Diversification of the economy*" e "*Health*".

Il progetto relativo alla diversificazione economica, con dotazione di 25 milioni di euro, persegue l'incremento graduale delle esportazioni non legate agli idrocarburi attraverso approcci settoriali finalizzati alla realizzazione di investimenti infrastrutturali, aree dedicate, formazione applicata e altre misure in tutti i settori. Il programma promuove inoltre la partecipazione delle imprese e delle loro organizzazioni alle attività europee di sostegno all'innovazione, mentre dal punto di vista delle riforme i contributi saranno orientati alla modernizzazione della sfera amministrativa, fiscale e finanziaria secondo i criteri dell'economia di mercato.

Il progetto "Salute", per il quale sono previsti 30 milioni di euro, è invece incentrato sul sostegno alla riorganizzazione del servizio sanitario e ospedaliero, a causa della carenza di risorse destinate, e del precario e difficile livello di qualità che lo caratterizzano. Le previsioni di crescita della popolazione impongono uno sforzo notevole in materia di accesso ai servizi sanitari e di conseguenza necessitano di una riforma orientata al finanziamento sostenibile di tale settore.

Quanto al 2009 è prevista l'attuazione dei progetti "Employment" e "Higher Education".

Il progetto "Impiego", che ha in dotazione 24 milioni di euro, mira al miglioramento dell'informazione, della mediazione, del monitoraggio e dei

ruoli organizzativi nel mercato del lavoro attraverso la modernizzazione dell'agenzia nazionale per l'impiego – ANEM, in collaborazione con altri attori istituzionali, con la finalità di realizzare un sistema d'informazione adeguato per il mercato del lavoro, migliori statistiche e previsioni, oltre che l'incontro tra domanda e offerta a livello sia nazionale che internazionale.

Il progetto "Istruzione Superiore", con uno stanziamento di 30 milioni di euro, si concentra invece sulla presenza di un alto numero di laureati la cui formazione non è adeguata ai requisiti richiesti dal mercato del lavoro. L'attenzione sarà quindi focalizzata sulla riforma del settore dell'istruzione e sul raccordo con la sfera imprenditoriale, tentando di incrementare la corrispondenza tra lavoro e formazione da una lato, e la capacità di ricerca e di innovazione dall'altro.

A completamento del programma, sono previsti per il 2010 i progetti P3All e WATER II.

Il progetto P3All, dell'importo di 24 milioni di euro, è specificamente ideato per il settore pubblico e si prefigge di sostenere i ministeri e gli enti pubblici impegnati nell'attuazione delle disposizioni dell'Accordo di Associazione, coordinati dal Ministero del Commercio, attraverso strumenti di assistenza tecnica, studi, azioni di formazione, seminari, conferenze e altre misure.

L'attuazione avverrà in stretto coordinamento con i programmi regionali, tenendo conto dei risultati derivanti dallo sviluppo di un partenariato strategico tra Algeria e Unione Europea in materia energetica.

Il progetto WATER II, con uno stanziamento pari a 30 milioni di euro, mira al rafforzamento del servizio pubblico di smaltimento e trattamento delle acque di scolo, in considerazione del fatto che l'80% della popolazione usufruisce della rete fognaria e che solo il 7% ha accesso alle acque depurate. Nel sostenere l'ambizioso programma delle autorità algerine in materia di politiche sanitarie l'azione dell'Unione Europea si concentrerà maggiormente sull'assistenza tecnica, mentre resteranno a carico del governo gli investimenti relativi alle stazioni di depurazione e alla gestione, realizzazione e manutenzione della rete (Puligheddu G., I rapporti con l'Unione Europea, p.155).

Facility for Euro – Mediterranean Investment Partnership in Algeria

Il Fondo Euromediterraneo d'Investimento e Partenariato - FEMIP¹⁰⁰, creato dal Consiglio di Barcellona nel marzo 2002: operativo dall'ottobre del 2002 e

¹⁰⁰ I dati relativi alle attività del Fondo Euromediterraneo d'Investimento e Partenariato in Algeria sono tratti da FEMIP – Country Fact Sheet – Financing operations in Algeria.

con una dotazione finanziaria di 8,7 miliardi di euro per il periodo 2007-2013, è uno strumento di raccordo dell'insieme di servizi forniti dalla BEI ai partners mediterranei, dedicato allo sviluppo del settore privato e di un ambiente favorevole agli investimenti.

A beneficiare delle agevolazioni concesse dal fondo sono imprese e organismi pubblici e privati dei paesi coinvolti nel partenariato euro mediterraneo che investano nei paesi MEDA: per questi soggetti sono previsti prestiti a lungo termine "individuali", concessi direttamente per progetti di importo superiore ai 25 milioni di euro, o linee di credito "globali", concesse al settore bancario e finanziario locale per prestiti alle PMI o ad enti pubblici nel caso di progetti di importo inferiore ai 25 milioni di euro.

Accanto a queste tipologie d'intervento è previsto il finanziamento di capitali di rischio impegnati nella costituzione di società miste, in fondi d'investimento o di partecipazione locale, in fondi legati alla redditività delle imprese innovative e in strumenti finanziari anch'essi innovativi.

Infine sono previsti fondi per l'assistenza tecnica relativa ai progetti, alle riforme e ai processi di privatizzazione.

Nel caso dell'Algeria, in ragione del vasto piano di riforme attuato dal governo, tra cui quelle legate alla privatizzazione delle imprese pubbliche e alla ristrutturazione dei settori delle telecomunicazioni e dell'energia, tale strumento si propone di fornire il proprio sostegno nel processo di transizione verso un'economia di mercato aperta alla concorrenza e capace di valorizzare il ruolo del capitale umano.

Dal 2005 la BEI si è concentrata esclusivamente sui prestiti al settore privato, in particolare attraverso operazioni di private equity, orientati alla promozione di tale settore e alla facilitazione dell'accesso al credito da parte delle PMI.

Tra le attività sostenute nel 2005 è opportuno menzionare il progetto Maghreb Leasing, concentrato sulla creazione di una società di leasing specializzata nel credito a medio termine alle PMI, che ha beneficiato di un finanziamento di 10 milioni di euro.

Nel 2006 inoltre il FEMIP Technical Assistance Trust Fund, costituito con fondi di donazione non rimborsabili e imperniato sulle attività di assistenza tecnica, ha finanziato una ricerca relativa alle modalità e ai meccanismi di funzionamento del sistema bancario e finanziario e alle difficoltà di accesso al credito da parte delle PMI. Tra i risultati è emersa la necessità creare un'istituzione specificamente dedicata a soddisfare le esigenze delle PMI, ed è stata altresì sottolineata la necessità dell'elaborazione di prodotti finanziari di tipo equity e quasi-equity, oltre a quella di una maggiore diffusione dello strumento del leasing.

Nel 2007 la BEI ha acquisito per tre milioni di euro una partecipazione nell'impresa leader nel settore dei succhi di frutta Nouvelle Conserverie Algérienne Rouiba, partecipando al programma di modernizzazione e di crescita intrapreso da questa azienda attraverso uno schema di finanziamento a lungo termine particolarmente adeguato alle esigenze delle PMI algerine, in cui è prevista la restituzione di parte dei finanziamenti in base agli utili maturati.

Nel quadro della promozione degli investimenti e del settore privato va infine segnalato il forte interesse mostrato dalla BEI in relazione al progetto di costituzione di una banca euromediterranea.

3.1.3 Tunisia

L'Accordo di Associazione tra Unione Europea e Tunisia

Tunisia ed Unione Europea stipulano il loro primo accordo relativo al regime degli scambi nel marzo del 1969, dando vita ad un rapporto duraturo che va rafforzandosi con il tempo.

Nel 1976 questo accordo commerciale viene sostituito con un accordo di cooperazione, ma è solo nel 1995, con la Dichiarazione di Barcellona (chiamata anche Partenariato Euro-Mediterraneo), che la Tunisia firma con l'UE un Accordo di Associazione (AA), all'interno di una serie di Accordi di Associazione che l'Europa, tra il 1995 ed il 2005, firma con diversi Paesi del Mediterraneo.

Il Paese magrebino è il primo Stato mediterraneo a firmare tale Accordo nel luglio del 1995. L'AA è entrato in vigore nel marzo 1998, anche se le tariffe ivi previste sono entrate in vigore sin dal 1° gennaio 1996. La Tunisia assume di conseguenza il ruolo di coordinatore tra i Paesi arabi.

L'AA fa propri i tre pilastri fondamentali sui quali si basa il Processo di Barcellona: un partenariato politico e di sicurezza per la creazione di uno spazio comune di pace e stabilità; un partenariato economico e finanziario; un partenariato sociale, culturale e umano.

Il primo pilastro prevede che i partecipanti si impegnino, tra l'altro, a: sviluppare il principio di legalità e la democrazia nei loro sistemi politici; rispettare i diritti dell'uomo e le libertà fondamentali e garantire l'effettivo e legittimo esercizio di tali diritti e libertà; rispettare ed assicurare rispetto per la diversità e il pluralismo nelle loro società, promuovendo la tolleranza tra i diversi gruppi esistenti nella società e lottando contro le manifestazioni di intolleranza, di razzismo e di xenofobia. Inoltre, i Paesi euro-mediterranei si impegnano a favore della non proliferazione delle armi di distruzione di

massa, a combattere il flagello della droga e a rafforzare la loro cooperazione per prevenire e combattere il terrorismo. A quest'ultimo riguardo, l'adozione consensuale del Codice di Condotta Euromed sulla lotta al Terrorismo, al Vertice di Barcellona del novembre 2005, costituisce un successo particolarmente significativo.

Il secondo pilastro prevede: l'eliminazione progressiva degli ostacoli tariffari e non tariffari al commercio per quanto riguarda i prodotti manufatti; la liberalizzazione del commercio dei prodotti agricoli mediante l'accesso preferenziale e reciproco tra le parti; il riconoscimento del ruolo decisivo delle donne nello sviluppo, così pure del settore energetico e idrico; il potenziamento delle infrastrutture, del trasporto marittimo e del relativo diritto; la promozione della cooperazione statistica ai fini di un'armonizzazione dei metodi e uno scambio dei dati; infine prestiti della Banca Europea per gli Investimenti (BEI) e contributi finanziari bilaterali degli Stati membri, che vanno ad aggiungersi agli stanziamenti annunciati sotto forma di fondi disponibili del bilancio comunitario.

Il terzo pilastro sottolinea, tra l'altro: l'importanza del ruolo che i mezzi di comunicazione di massa possono svolgere ai fini di una conoscenza e comprensione reciproca delle culture, come fonte di arricchimento reciproco; l'importanza dell'istruzione e della formazione dei giovani, manifestando la volontà di promuovere gli scambi culturali e la conoscenza delle altre lingue; l'importanza che il settore sanitario riveste per uno sviluppo sostenibile.

L'AA tra l'UE e la Tunisia, in particolare, è composto da 5 Protocolli, ognuno dei quali si occupa di un settore specifico: il Protocollo n.1 riguarda il regime applicabile all'importazione nella UE dei prodotti agricoli tunisini; il Protocollo n.2 riguarda i prodotti della pesca tunisini; il Protocollo n.3 riguarda l'importazione in Tunisia dei prodotti agricoli della UE; il Protocollo n.4 riguarda la definizione della nozione di "prodotti originali" ed i metodi di cooperazione amministrativa; il Protocollo n.5 riguarda la reciproca assistenza in materia doganale tra le autorità.

La Politica Europea di Vicinato in Tunisia: Document de Stratégie 2007 – 2013 & Programme Indicatif National 2007 - 2010

La Politica Europea di Vicinato nasce nel 2003, in un momento particolare della storia dell'Europa, in cui vede da un lato la conclusione del processo di allargamento ai Paesi dell'Europa centro – orientale, che comporta il rischio di inasprimento del divario politico e socio – economico esistente, e dall'altro l'esacerbarsi delle questioni legate alla sicurezza e l'acuirsi della minaccia del terrorismo internazionale.

Tale situazione richiedeva una revisione delle relazioni con i propri vicini a garanzia della sicurezza e della stabilità interna, e di fare in modo che l'allargamento fosse vissuto come un'opportunità di maggiore integrazione anche per i Paesi vicini all'UE, promuovendo un cosiddetto *ring of well governed countries* (anello di Stati ben governati).

L'obiettivo generale della PEV consiste nel voler andare al di là della semplice cooperazione per arrivare nel lungo periodo ad una integrazione dei Paesi partner al mercato interno dell'UE, offrendo loro la soluzione *all but institutions*.

Questo comporta un impegno importante da parte dei Paesi partner per la realizzazione di riforme politiche, economiche e sociali definite nel quadro di appositi Piani d'azione, attraverso un processo partenariale che coinvolge la Commissione e le autorità dei Paesi partner.

In particolare si richiede loro uno sforzo al fine di un adeguamento ai valori comuni nei campi della democrazia, dello stato di diritto, del rispetto dei diritti umani e dei principi dell'economia di mercato, del libero scambio, dello sviluppo sostenibile e della riduzione della povertà.

E' stato più volte affermato che, sebbene in alcuni casi non lo escluda, la PEV si presenta soprattutto come un'alternativa alla politica di allargamento e prenda spunto dalla metodologia che lo caratterizza. Sul modello degli *Accession Agreement* (Accordi di Adesione), i Piani d'Azione rappresentano per la PEV i documenti chiave, in cui viene definito il percorso da seguire al fine di perseguire l'obiettivo di una maggiore integrazione all'UE. Allo stesso modo che per la politica di allargamento, la realizzazione degli obiettivi di riforma fissati dai Piani d'Azione saranno monitorati da *Progress Report*, preparati annualmente dalla Commissione.

La Tunisia fa parte dei primi cinque Paesi del Mediterraneo ad aver adottato un Piano d'Azione della PEV.

Lo strumento attraverso il quale l'UE fornisce assistenza finanziaria ai Paesi partner al fine della realizzazione degli obiettivi della PEV è lo Strumento Europeo di Partenariato e Vicinato, ENPI (*European Neighbourhood and Partnership Instrument*).

Divenuto operativo a partire da 1° gennaio 2007, esso sostituisce i tradizionali strumenti finanziari dell'UE per la cooperazione con i Paesi vicini (TACIS, MEDA). Seppur molto simili, i meccanismi che lo governano presentano delle differenze rispetto ai precedenti, soprattutto nell'ambito delle modalità di cooperazione. Insieme alle dimensioni bilaterali e regionali, l'ENPI prevede tre componenti ulteriori: cooperazione interregionale, cooperazione transfrontaliera e cooperazione tematica.

Gli obiettivi prioritari individuati dal Documento di strategia 2007-2013 sono:

- la promozione della democrazia, dei diritti dell'uomo e lo stato di diritto;
- la riforma giudiziaria, la gestione dei flussi migratori la lotta contro il crimine organizzato;
- la promozione dell'investimento privato, dello sviluppo delle PMI competitive e la riduzione della disoccupazione;
- lo sviluppo della formazione, dell'educazione e della ricerca scientifica;
- lo sviluppo dei trasporti e il potenziamento delle infrastrutture nazionali e regionali.

Gli obiettivi del Documento di strategia sono illustrati in dettaglio dal PIN (Programma Indicativo Nazionale) 2007-2010, divisi per anno con il relativo ammontare (*Document de Stratégie 2007 – 2013, p. 28*):

- per il 2007 è previsto il finanziamento del "2PA", programma che favorisce i gemellaggi, con un ammontare di 30 milioni di euro e il programma "Ambiente-energia" con un ammontare di 43 milioni di euro;
- per il 2008 è previsto il finanziamento dei programmi "Governance economica/Competitività I" con 50 milioni di euro e "Facilitazioni al Commercio" con 23 milioni di euro;
- per il 2009 è previsto il finanziamento dei programmi "Adeguamento educazione/occupazione" con 65 milioni di euro e "Ricerca-innovazione" con 12 milioni di euro;
- per il 2010 è previsto il finanziamento del programma "Governance economica/Competitività II" con 77 milioni di euro.

Assistenza dell'UE alla Tunisia

Il principale strumento europeo per il finanziamento del partenariato euro-mediterraneo, fino al 31/12/2006, è stato il fondo MEDA, coadiuvato da finanziamenti erogati dalla BEI (Banca Europea per gli Investimenti).

La popolazione tunisina, pur rappresentando il 5% di quella dell'area interessata ai fondi, nel periodo 2000-2006 ha ottenuto dall'UE circa il 12% dei fondi disponibili, pari ad un ammontare di circa 520 M€, suddivisi per anno come da tabella sottostante (*Document de Stratégie 2007 – 2013, p. 16*).

Tabella 7 : Gli aiuti dell'UE e della BEI alla Tunisia

Aide accordée par la CE et la BEI à la Tunisie (en M€)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Total
<i>MEDA - engagements</i>	20	120	138	19	131	76	90	92	49	22	118	875
<i>BEI (prêts)</i>	65	0	130	165	98	150	225	290	395	184	260	1.962

Fonte : Document de Stratégie 2007 – 2013, p. 16

I fondi ottenuti sono stati suddivisi in percentuale tra i diversi settori:

- Appoggio macro-economico e *governance* istituzionale, 32%;
- Cooperazione economica, settore privato, 25%;
- Sociale (educazione, sanità, formazione professionale, occupazione), 24%;
- Sviluppo rurale, ambiente, 16%;
- Media, giustizia, 3%.

I settori in cui la Tunisia registra le *performance* migliori sono l'educazione, le riforme economiche e il settore privato; il Paese riscontra, invece, maggiori difficoltà in quei programmi che vengono definiti di "terza generazione", cioè democrazia e diritti dell'uomo, stato di diritto e *governance*.

In termini quantitativi, nel periodo 2004-2005 la Tunisia ha ricevuto dall'UE più di 580 milioni di euro, senza considerare gli aiuti della BEI, così divisi tra i vari Stati: 294,5 milioni di euro elargiti dalla Francia, 193,6 milioni dalla Commissione Europea, 47,03 milioni di euro dall'Italia e 45,5 milioni dalla Germania (*Document de Stratégie 2007 – 2013*, p. 19).

3.1.4 Egitto

L'Accordo di Associazione tra Unione Europea ed Egitto

L'Accordo di Associazione tra l'Egitto e l'Unione Europea (AA), firmato il 25 Giugno 2001, è stato ratificato dall'Assemblea del Popolo Egiziano, dall'Unione Europea e dagli Stati membri dell'UE, ed è entrato in vigore nella sua interezza il 1° Giugno 2004, senza limiti temporali. L'AA riflette l'approccio

del Processo di Barcellona: contiene, infatti, le disposizioni inerenti ai tre pilastri della Euro-Mediterranean Partnership; ovvero, il dialogo politico, l'integrazione commerciale ed economica e la cooperazione socio-culturale.

La dimensione politica è un fattore essenziale dell'accordo, poiché il potenziamento del dialogo politico, ad intervalli regolari ed a ogni livello, ministeriale, diplomatico e parlamentare, è un obiettivo chiave dell'AA, complementare a qualsiasi volontà di cooperazione commerciale e assistenza allo sviluppo. Infatti, il fine del dialogo politico tra le parti, orientato alla pace, alla democrazia e allo sviluppo regionale, è contribuire ad una migliore comprensione reciproca, incrementare la convergenza di posizioni su temi internazionali, accrescere la sicurezza e stabilità regionale e promuovere iniziative comuni.

In secondo luogo, l'integrazione commerciale ed economica risulta finalizzata alla progressiva creazione di un'area di libero scambio commerciale tra l'Unione Europea e l'Egitto, la quale implica la rimozione delle reciproche barriere doganali che limitano la libera circolazione dei flussi di prodotti. L'accordo prevede il completo smantellamento dei dazi doganali e delle altre barriere che gravano sulle esportazioni dei prodotti industriali egiziani nei paesi dell'UE a partire dal 1° Gennaio 2004, mentre, dal lato dei prodotti industriali europei esportati in Egitto, la graduale abolizione dei dazi doganali secondo il seguente scadenziario (che in 10 anni dovrebbe condurre alla totale eliminazione delle barriere commerciali):

- riduzione del 25% annuo per materiali non lavorati e apparecchiature industriali, da Gennaio 2004 a Gennaio 2007 (Annex II);
- riduzione del 10% nel primo anno e del 15% negli anni successivi per beni semi-lavorati, dotazioni industriali e materiali edili, da Gennaio 2007 a Gennaio 2013 (Annex III);
- riduzione del 5% nel primo e secondo anno e del 15% negli anni successivi per abiti, elettrodomestici, cosmetici, mobili, veicoli per il trasporto di beni, da Gennaio 2009 a Gennaio 2016 (Annex IV);
- riduzione del 10% annuo per veicoli per il trasporto di persone, da Gennaio 2010 a Gennaio 2019 (Annex V).

Resta comunque possibile per l'Egitto, a determinate condizioni ed entro certi limiti, reintrodurre o aumentare i dazi nei settori dell'industria nascente o in ristrutturazione.

Per quanto concerne i prodotti agricoli, quelli egiziani diretti in Europa sono esentati da dazi dall'entrata in vigore dell'accordo e le rispettive quote, laddove ancora esistenti, verranno progressivamente aumentate (Protocollo 1 e 3). Per i prodotti europei diretti in Egitto, compresi i prodotti alimentari,

viene applicata una riduzione dal 25% al 100%, a partire dal 1 gennaio 2006 (Protocollo 2 e 3). L'accordo prevede che nel terzo anno di implementazione dell'AA le parti contraenti esamineranno la situazione al fine di determinare quali misure ulteriori di liberalizzazione dovranno essere applicate. L'AA auspica, inoltre, l'intensificazione della cooperazione economica in numerosi settori quali educazione e istruzione, scienza e tecnologia, ambiente, cooperazione industriale, promozione degli investimenti, standardizzazione del sistema fiscale, raccordo legislativo, convenzioni statistiche, trasporti, informazione e telecomunicazioni, energia, turismo, protezione dei consumatori, riciclaggio di denaro, lotta contro la droga e il terrorismo, cooperazione regionale (Titolo V).

Il terzo pilastro dell'accordo è la cooperazione socio-culturale, la quale si sostanzia nel dialogo internazionale su questioni sociali, in particolare sui movimenti di lavoratori, dialogo interculturale, integrazione della comunità egiziana che risiede in paesi stranieri. Un ambito particolarmente rilevante di tale cooperazione è la prevenzione ed il controllo dell'immigrazione irregolare, per la gestione della quale, gli Stati membri dell'UE e l'Egitto hanno negoziato e concluso specifici accordi bilaterali, regolando puntuali obbligazioni per la riammissione dei migranti. Lo strumento principale istituito dal Processo di Barcellona per l'intensificazione del dialogo tra le culture è la "Euro-Mediterranean Foundation for Dialogue among Cultures", con sede in Alessandria d'Egitto.

La struttura istituzionale dell'AA consta di: un Consiglio d'Associazione, che, a livello ministeriale, provvede alla guida politica, è responsabile delle principali decisioni politiche e risolve le dispute inerenti all'accordo, ed è coadiuvato, se necessario, da sotto-comitati e working groups; un Comitato d'Associazione che, responsabile dell'implementazione dell'AA, decide la gestione dell'accordo tramite il consenso delle parti. A ciò si aggiunge il potenziamento della cooperazione e dei contatti tra il Parlamento Europeo e l'Assemblea del Popolo egiziano.

La Politica Europea di Vicinato in Egitto

Nel Maggio 2004, con l'allargamento dell'UE a dieci nuovi membri è stata avviata la nuova European Neighbourhood Policy (ENP), con l'obiettivo di consentire ai paesi confinanti di condividere, anche se con modalità diverse dall'adesione, i benefici ricevuti dai paesi dell'Est europeo recentemente entrati nell'Unione, avviando una più intensa cooperazione politica, economica e culturale. Lo strumento centrale dell'ENP sono gli "Action Plan", ovvero Piani d'Azione (basati sui preesistenti "Cooperation and Partnership Agreement" con i paesi dell'Est Europa e sui "Association Agreement" con i paesi del Mediterraneo) negoziati bilateralmente e contenenti il programma

della futura agenda, specifica per paese, delle riforme politiche ed economiche di medio-lungo termine. A tal proposito, i negoziatori ed accademici egiziani hanno espresso da un lato, i loro dubbi riguardo la necessità di una nuova iniziativa politica a soli due anni e mezzo dalla ratifica dell'AA e, dall'altro, il timore che i paesi del Mediterraneo, nonostante otterranno i due terzi dei fondi stanziati fino al 2013¹⁰¹, possano diventare "partner di seconda classe" rispetto ai paesi dell'Est Europa¹⁰² (Demmelhuber T.; 2007, pag.10).

L'ENP Action Plan negoziato tra l'UE e l'Egitto per il periodo 2007-2013 presenta degli obiettivi ambiziosi, suddivisi nei seguenti tre macro obiettivi:

- obiettivo strategico 1: sostenere le riforme dell'Egitto nella aree della democrazia, diritti umani, governabilità e giustizia;
- obiettivo strategico 2: sviluppare la competitività e la produttività dell'economia egiziana;
- obiettivo strategico 3: assicurare la sostenibilità del processo di sviluppo, le politiche sociali, economiche e ambientali, ed una migliore gestione delle risorse naturali.

Nonostante la rilevanza degli obiettivi 1 e 3 del Piano d'Azione, la liberalizzazione del sistema economico, finalizzata a stimolare la crescita e l'occupazione del paese, risulta essere la sfida prioritaria che l'Egitto dovrà affrontare nel periodo considerato. A tal fine, la cooperazione con l'UE si concentra sul potenziamento della competitività e produttività delle imprese del settore privato. L'Egitto, oltre ad essere parte del nuovo "Competitiveness and Innovation Programme", sta continuando ad attuare le disposizioni della "Euro-Med Charter for Enterprises", focalizzandosi su quattro priorità per potenziare la concorrenza delle imprese del paese: semplificazione delle procedure, incremento della specializzazione, facilitazione dell'accesso al finanziamento e promozione dell'innovazione.

Al fine di sostenere lo sviluppo del settore commerciale, il Piano d'Azione si concentra sulle seguenti riforme, con un impatto diretto sul commercio tra

¹⁰¹ L'ossatura finanziaria dell'ENP è la nuova "European Neighbourhood Policy and Partnership Instrument" (ENPI), avviata a Gennaio 2007, per un ammontare totale di €1.181 miliardi, il 95% dei quali saranno allocati in varie forme di cooperazione specifiche per paese per il periodo compreso tra il 2007 ed il 2013 (Demmelhuber T.; 2007, pag.7)

¹⁰² "In conversations with Egyptian negotiators and academic alike a widespread lack of comprehension is heard why the EU embarks on a new policy initiative only two and half years after the ratification of the Association Agreement under the EMP banner. (...) The fear of being sideline in the new foreign policy of the EU is built on the assumption that for Eastern European countries a small hope of a future membership remains, while the Mediterranean countries do not have such perspective, thus making them second-class partners. Even the fact that more than two thirds of the committed funds are directed to the Mediterranean partner countries up till 2013 does not mitigate the criticism" (Demmelhuber T.; 2007, pag.10).

l'UE e l'Egitto: ridurre l'eccessiva burocrazia amministrativa e la regolamentazione gravante sul commercio e sul terziario; finanziare l'innovazione, la ricerca scientifica e lo sviluppo del settore high-tech; aumentare la qualità e la competitività dell'export; e modernizzare il sistema statistico. L'attuale priorità per l'Egitto, in questo campo, è sviluppare una legislazione e regolamentazione uniforme che garantiscano l'effettiva liberalizzazione del commercio di una fetta di prodotti industriali e la creazione di un mercato euro-egiziano per gli stessi beni, con l'obiettivo di lungo termine della diversificazione dell'export egiziano. Centrale risulta la prossima negoziazione dell'"Agreement on Conformity Assessment and Acceptance of Industrial Products"(ACAA), la cui implementazione richiederà ai paesi partner di allineare la propria legislazione e la qualità delle infrastrutture nei settori selezionati nell'accordo. Inoltre, ad Ottobre 2007, è stata avviata anche la negoziazione di un prossimo accordo di libero scambio inerente al settore dei servizi. La futura liberalizzazione dei servizi garantirà all'Egitto di accedere al mercato dei servizi dell'UE (il più grande al mondo), di beneficiare della tecnologia e del know-how dei paesi dell'UE, di ricevere gli investimenti dai fornitori europei del settore, e di ridurre i costi dei servizi che gravano sulle imprese egiziane.

Nonostante l'indubbia positività degli obiettivi del Piano d'Azione negoziato tra l'Egitto e l'UE per il periodo 2007-2013, sono stati recentemente evidenziati alcuni aspetti critici dello stesso. I negoziatori egiziani sostengono, infatti, che l'UE abbia voluto imporre il suo modello di cooperazione in una regione completamente differente dall'Est Europa¹⁰³ e temono che la PEV rischi di diluire, e non potenziare, gli obiettivi del Processo di Barcellona¹⁰⁴. L'aspetto più preoccupante relativo alla negoziazione dell'Action Plan, che emerge dal contributo di Demmelhuber, è l'esistenza di una differente prospettiva di riforma da parte delle autorità dell'Egitto e di quelle dell'UE. Secondo la visione dell'UE, l'agenda delle riforme deve focalizzare il giusto mix tra la liberalizzazione e la democratizzazione; mentre le elite egiziane hanno intrapreso un processo di riforma, improntato al gradualismo e ad un approccio top-down, che asseconi la struttura del potere esistente¹⁰⁵ (Demmelhuber T., 2007, pag.16).

¹⁰³ "Egyptian negotiators claimed that the EU wanted to impose its model in a region that was completely different to Eastern Europe" (Demmelhuber T.; 2007, pag.13)

¹⁰⁴ "The bottom line of those rather few articles is the fear that the ENP is risking to further dilute the Barcelona Process" (Demmelhuber T.; 2007, pag.14)

¹⁰⁵ "Summing up, the central flaw of EU-Egyptian relation is differing understanding of reform rising from the still missing mutual understanding after eleven years of partnership. On behalf of the EU, reform is directed towards sustainable liberalisation aiming democratization. The ruling elite in Egypt has embarked on a reform process but adheres to its own understanding of it, which is gradualism and a top-down approach, fully in line with furthering the power structure of the ruling elite and neglecting any true political and economic liberalism" (Demmelhuber T.; 2007, pag.16).

Assistenza dell'UE all'Egitto nel periodo 2002-2006

Tra i partner dell'Euro-Med, l'Egitto è stato uno dei principali paesi beneficiari dell'assistenza comunitaria nei tre livelli: Comunità Europea, Stati membri e Banca Europea per gli Investimenti (BEI). La strategia d'azione (Country Strategy Paper) relativa agli anni 2002-2006 focalizza tre aree prioritarie dell'assistenza dell'UE nei confronti dell'Egitto:

- promuovere l'effettiva implementazione dell'EU-Egypt Association Agreement, fornendo assistenza, in via prioritaria, alle istituzioni e alle imprese egiziane di fronte alla sfida di incrementare la competitività del paese sui mercati interni ed internazionali;
- sostenere il processo di transizione economica da un sistema economico inefficiente a un'economia di mercato efficiente e liberalizzata, in grado di sostenere una crescita sostenibile e di creare occupazione;
- supportare la stabilità e la sostenibilità dello sviluppo socio-economico al fine di armonizzare la liberalizzazione economica alle riforme sociali e politiche, alla governabilità, alla centralità della legge, alla complessità della società civile e alla protezione dell'ambiente.

Un totale di €594 milioni sono stati impegnati nella implementazione del programma nazionale MEDA II¹⁰⁶; dei quali, €351 milioni sono stati assorbiti dal National Indicative Programme (NIP) per il 2002-2004 e €243 milioni dal NIP relativo al 2005-2006 (EC; 2005, pag.4). Ai quali vanno aggiunti €5.4 milioni ricevuti dall'Egitto nell'ambito della cooperazione con le ONG, €5 milioni ricevuti dalla European Initiative for Human Rights and Democracy (EIDHR), e altri €5 milioni dalla Fondazione Anna Lindh per il dialogo tra le culture, con sede ad Alessandria (EC; 2007, pag.16).

La cooperazione implementata nell'ambito del MEDA ha interessato un ampio spettro di attività: riforme politiche e della pubblica amministrazione, tutela dell'ambiente (inquinamento del Mar Mediterraneo, "Environment and Sustainable Development in the Mediterranean Region" SMAP I, II e III, "Mediterranean Environmental Technical Assistance Program" METAP, gestione delle acque), giustizia e migrazione, cooperazione economica Sud-Sud, registrazione e gestione statistica dei dati nazionali, trasporti ("Global Navigational Satellite System" GNSS I e II), energia (progetto del mercato del gas Euro-Masher), sicurezza marittima ("EuroMed Cooperation on Maritime Safety and Prevention of Pollution from Ships" SAFEMED I e II), istruzione e scambi ("Trans-European Mobility Scheme for University Studies" TEMPUS e

¹⁰⁶ Il regolamento MEDA costituisce il principale strumento della cooperazione economica e finanziaria del partenariato euro-mediterraneo; è stato varato nel 1996 (MEDA I) e modificato nel 2000 (MEDAII).

“Technical Education and Vocational Training” TEVT), informazione (“Develop Information Society in the Mediterranean Region” EUMEDIS) e protezione del patrimonio culturale.

Nell'ambito del mandato dell'Euro-Med II, la BEI ha provveduto ad un finanziamento totale pari a €1.862 milioni (dei quali €1.355 milioni sono stati distribuiti solo dalla fine del 2005 ad oggi) (EC; 2007, pag.16), per supportare i progetti relativi a energia, trasporti, ambiente e i progetti di investimento di capitale in piccole e medie imprese. Il notevole incremento delle attività della BEI in Egitto nel periodo 2003-2005 è giustificato dallo speciale impegno posto nel sostenere il settore privato: infatti, circa il 54% degli accordi di prestito totali di questo periodo, pari a €812 milioni, sono stati rivolti a operazioni di supporto di progetti del settore privato, mentre il 24% degli stessi, pari a €360 milioni, sono stati impegnati in progetti finalizzati alla creazione di un ambiente favorevole agli investimenti del settore privato (EC; 2007, pag.16). Il fattore chiave del successo delle attività realizzate in Egitto è l'azione bilaterale: nello specifico, la sinergia venutasi a creare tra gli obiettivi prefissati dalla Commissione Europea e i prestiti concessi dalla Banca Europea per gli Investimenti.

In accordo con i risultati della valutazione della strategia d'azione seguita in Egitto dal 2002 al 2006, l'EU-Egypt Association Agreement si è rivelato un fattore significativo principalmente in due direzioni. In primo luogo, nel facilitare l'apertura del sistema economico egiziano, attraverso due misure proposte dalla Commissione Europea: il Trade Enhancement Programme (TEP), che ha contribuito ad una significativa semplificazione dei diritti doganali, e l'Industrial Modernisation Programme (IMP), che ha offerto delle risposte adeguate alla promozione degli investimenti diretti e dei flussi di capitale dall'UE all'Egitto. In secondo luogo, nel promuovere la modernizzazione dell'economia, mediante un mix di iniziative “bottom-up”, come il sostegno al settore privato, e di iniziative “top-down”, dipendenti dall'agenda governativa di riforme, come le privatizzazioni e la riforma bancaria.

3.1.5 Palestina

L'Accordo di Associazione tra Unione Europea e Palestina

L'*Interim Association Agreement on Trade and Co-operation*, stipulato fra la CE e l'Organizzazione per la Liberazione della Palestina (OLP), è stato firmato il 24 febbraio 1997 ed è entrato in vigore il 1° Giugno 1997. Il fine prioritario di questo accordo è stabilire le condizioni per avviare la liberalizzazione del commercio tra la Palestina e l'Europa e per potenziare il dialogo tra le parti,

al fine di integrare i Territori Palestinesi nel processo Euro-Mediterraneo. Gli obiettivi dell'AA, come elencati nel primo articolo, sono i seguenti:

- provvedere ad implementare gli strumenti appropriati per un dialogo tra le parti, che garantisca la comprensione reciproca ed relazioni di equità;
- stabilire le condizioni per la progressiva liberalizzazione del commercio;
- promuovere lo sviluppo di relazioni socio-economiche equilibrate tra le parti attraverso il dialogo e la cooperazione;
- contribuire allo sviluppo sociale ed economico della Cisgiordania e della Striscia di Gaza;
- incoraggiare la cooperazione regionale per consolidare la coesistenza pacifica e la stabilità politica ed economica dell'area;
- promuovere la cooperazione nei settori di interesse reciproco.

Il titolo I dell'accordo contiene le disposizioni finalizzate alla creazione di un'area di libero scambio commerciale, entro il 31 Dicembre 2001, in conformità alle previsioni del General Agreement on Tariffs and Trade del 1994 e degli altri accordi multilaterali stipulati nell'ambito del WTO. Relativamente ai prodotti industriali, il titolo vieta l'introduzione di nuovi dazi doganali e delle altre barriere non tariffarie gravanti sugli scambi commerciali tra i paesi della CE, la Cisgiordania e Gaza. Da un lato, le importazioni nei paesi della CE dei prodotti provenienti dai Territori Palestinesi vengono liberalizzati, eliminando i dazi doganali e le altre restrizioni al libero commercio; dall'altro, le importazioni dai paesi europei in Cisgiordania e Gaza vengono anch'esse gradualmente liberalizzate secondo questo calendario:

- per i beni elencati nell'allegato 2, l'Autorità Palestinese può mantenere barriere commerciali non superiori a quelle in vigore il 1° luglio 1996 (con la possibilità, prevista dall'art.7.3, che una commissione congiunta decida ulteriori concessioni);
- per quelli elencati nell'allegato 3, l'Autorità Palestinese può imporre un carico fiscale non eccedente il 25% del valore del prodotto, che verrà gradualmente eliminato.

Relativamente ai prodotti dell'agricoltura e della pesca, all'entrata in vigore dell'accordo, quelli originari dei Territori Palestinesi sono soggetti alle restrizioni elencate nel protocollo 1 mentre quelli provenienti dall'UE ed importati in Cisgiordania e Gaza sono soggetti alle disposizioni del protocollo 2.

I titoli successivi dell'accordo si occupano di aspetti specifici della cooperazione economica tra la CE e l'ANP: pagamenti, movimenti di

capitale, concorrenza, proprietà intellettuale (titolo II), cooperazione economica e sviluppo sociale (titolo III), cooperazione nelle materie culturali e audio-visive, informazione e comunicazione (titolo IV), e cooperazione finanziaria¹⁰⁷ (titolo V).

L'interim AA prevede (oltre ad incontri regolari tra le parti sui temi della politica macro-economica, il deficit di bilancio, la bilancia dei pagamenti e la politica monetaria) la creazione di una commissione congiunta per il commercio e la cooperazione tra la l'Europa e l'Autorità Palestinese, composta dai rappresentanti della UE e dell'ANP. Tale commissione ha potere decisionale nei casi previsti e in tutte le circostanze necessarie al perseguimento degli obiettivi dell'AA, e può, inoltre, formulare risoluzioni, raccomandazioni e opinioni utili alle finalità dell'accordo ed al suo funzionamento.

Dalla seconda Intifada del settembre 2000, l'implementazione dell'AA si è rivelato estremamente difficile. Un comitato speciale dell'AA si è riunito a Ramallah per la prima volta, il 26 Giugno 2003, e per i tre anni seguenti, al fine di discutere le modalità per facilitare il commercio tra i membri dell'UE, la Cisgiordania e Gaza e per garantire una piena implementazione dell'accordo.

La Politica Europea di Vicinato in Palestina

Nel Maggio 2004, con l'allargamento dell'UE a dieci nuovi membri è stata avviata la nuova European Neighbourhood Policy (PEV), con l'obiettivo di consentire ai paesi confinanti di condividere, anche se con modalità diverse dall'adesione, i benefici ricevuti dai paesi dell'Est europeo recentemente entrati nell'Unione, avviando una più intensa cooperazione politica, economica e culturale. Lo strumento centrale della PEV sono gli "Action Plan", ovvero Piani d'Azione (basati sui preesistenti "Cooperation and Partnership Agreement" con i paesi dell'Est Europa e sui "Association

¹⁰⁷ La cooperazione finanziaria, ex art. 61 dell'accordo, si focalizza su:

- far fronte alle ripercussioni economiche in Cisgiordania e Gaza conseguenti alla graduale introduzione dell'area di libero scambio, potenziando e ristrutturando il settore industriale,
- sviluppare istituzioni commerciali che promuovano i legami commerciali con i mercati esteri,
- promuovere misure per l'implementazione delle politiche nel settore sociale,
- potenziare infrastrutture economiche e sociali,
- promuovere l'investimento privato e le attività che creano opportunità lavorative nei settori più produttivi,
- presentare riforme finalizzate a modernizzare il sistema economico,
- promuovere il settore dei servizi,
- sollecitare lo sviluppo urbano e rurale,
- sostenere il settore imprenditoriale,
- implementare le istituzioni necessarie al lavoro della pubblica amministrazione palestinese e al progresso della democrazia e dei diritti umani.

Agreement" con i paesi del Mediterraneo) negoziati bilateralmente e contenenti il programma della futura agenda, specifica per paese, delle riforme politiche ed economiche di medio-lungo termine.

L'ENP Action Plan negoziato tra l'UE e l'Autorità Palestinese nel maggio 2005 (con una validità dai tre ai cinque anni) presenta macro-obiettivi ambiziosi, fondati sui valori condivisi nell'ambito della nuova politica europea di vicinato, contenenti obiettivi settoriali specifici:

- dialogo politico e riforme finalizzate alla creazione delle istituzioni di uno Stato Palestinese indipendente e democratico¹⁰⁸;
- riforma economica e sviluppo;
- commercio, mercato e riforme della regolamentazione;
- energia, settore imprenditoriale, trasporti, scienza e tecnologia;
- contatti tra popoli, istruzione e sanità pubblica;
- cooperazione tra UE e ANP.

Nonostante la rilevanza degli altri obiettivi dell'Action Plan, le sfide prioritarie che i Territori Palestinesi si trovano ad affrontare riguardano il funzionamento del loro sistema economico e commerciale. Relativamente al primo aspetto, il piano d'azione prevede di porre in essere una riforma legislativa necessaria ad assicurare l'adozione e l'implementazione di una ossatura regolamentare di base (che includa una legge dell'autorità del mercato dei capitali, una legge sulla tassazione dei redditi, una legge sulle compagnie ed una legge sulla concorrenza), di potenziare la capacità amministrativa dell'AP, della Land Authority e delle altre agenzie dell'area economica.

Gli obiettivi specifici dell'area commerciale risultano essere più variegati:

- potenziare le relazioni commerciali tra l'UE e l'ANP: procedere alla graduale liberalizzazione dei prodotti agricoli e della pesca attraverso

¹⁰⁸ La riforma politica prevista nell'Action Plan si compone dei seguenti obiettivi specifici:

- dialogo e cooperazione politica (sviluppare la cooperazione nei temi della politica estera e sicurezza, lotta al terrorismo, non proliferazione della armi di distruzione di massa e commercio illegale di armi);
- democrazia e ruolo della legge (istituire un sistema giudiziario indipendente, imparziale e completamente funzionante, organizzare elezioni locali e generali trasparenti, proporre una riforma costituzionale e legislativa, della pubblica amministrazione e del servizio civile);
- diritti umani e libertà fondamentali (potenziare le garanzie legali delle libertà di parola, stampa, assemblea e associazione, assicurare il rispetto dei diritti umani e civili, promuovendo la non-violenza, la tolleranza ed il rispetto reciproco);
- responsabilità finanziaria e gestione delle finanze pubbliche (istituire un sistema di controllo finanziario, improntato alla trasparenza delle finanze dell'AP, finalizzato alla lotta contro la corruzione e la frode interna alle istituzioni pubbliche, che assicuri la trasparenza delle operazioni della spesa pubblica e garantisca la sostenibilità del sistema pensionistico).

nuovi strumenti di gestione e controllo del commercio, implementare il Palermo Action Plan (approvato nella Conferenza Euro-Med dei Ministri del Commercio di luglio 2003), ed esaminare gli standard dei prodotti veterinari e sanitari per consentire il loro accesso nel mercato europeo;

- promuovere la cooperazione regionale con i paesi vicini: rafforzare la cooperazione tra l'ANP, Israele e l'UE per facilitare l'implementazione dell'Interim AA, e sviluppare competenze, conoscenze e qualificazioni per ulteriori negoziati commerciali;
- sviluppare un sistema di tassazione moderno e istituzioni improntate alla regola internazionale del best practice: revisionare la legge di tassazione del reddito, affinché comprenda un singolo codice di tassazione per Cisgiordania e Gaza, continuare nello sforzo di unificare l'amministrazione del sistema di tassazione dei Territori, promuovere la capacità amministrativa ed un maggiore coordinamento tra le amministrazioni delle tasse e del tesoro di Cisgiordania e Gaza;
- rivitalizzare il settore privato: supportare lo sviluppo del settore privato mediante la creazione di istituzioni ad hoc, potenziare le relazioni tra il settore privato palestinese, le istituzioni e le controparti europee, sviluppare la cooperazione tra l'UE e l'ANP relativa alla politica industriale, attraverso l'implementazione della Carta Euro-Med per le imprese, semplificare le procedure amministrative per le attività imprenditoriali;
- implementare un sistema statistico basato sulla regolamentazione internazionale: rafforzare la capacità amministrativa dell'agenzia statistica nazionale e la coordinazione nella gestione dei dati, assicurare una appropriata struttura legale per un sistema statistico moderno basato sulla imparzialità, trasparenza e regolarità dei dati.

L'Action Plan prevede la creazione di commissioni congiunte, specifiche per settore, tra l'UE e l'Autorità Palestinese, al fine di monitorare l'implementazione dello stesso piano ed, eventualmente, emendarlo, sulla base delle priorità progressivamente conseguite.

Assistenza dell'UE ai Territori Palestinesi

L'assistenza dell'UE alla Palestina è iniziata nel 1971, quando fu versato il primo contributo ai Territori da parte della United Nation Relief and Works Agency for Palestine Refugees in the Near East (UNRWA). Da allora, l'UE è il più importante donatore finanziario della Palestina, provvedendo all'assistenza umanitaria, all'assistenza ai rifugiati, al supporto all'Autorità

Palestinese e, congiuntamente agli altri donatori internazionali, a garantire i servizi pubblici di base nei periodi di crisi.

Nell'anno 2007, l'UE si è rivelata il principale donatore della Palestina, provvedendo ad un supporto finanziario pari a €550 milioni; i quali sono stati impiegati, in massima parte, nei meccanismi internazionali di assistenza d'emergenza, quali aiuti umanitari alimentari, creazione di opportunità lavorative, supporto psico-sociale, accesso all'acqua e alla protezione sanitaria di base. L'UE ha contribuito, inoltre, a soddisfare i bisogni dei rifugiati palestinesi, con un versamento di €66 milioni al fondo generale dell'UNRWA, ed a finanziare il sistema giudiziario, la Commissione per le Elezioni e l'Autorità Monetaria Palestinese (EC; 2008, pag.10).

L'ANP, infine, è risultata idonea per le attività di cooperazione finanziate dall'European Neighbourhood and Partnership Instrument (ENPI) e dell'ENPI Cross Border Cooperation. A Dicembre 2007, la Commissione Europea, congiuntamente alla Conferenza dei Donatori di Parigi, ha deciso di stanziare, per il 2008, €440 milioni a favore dei Territori Palestinesi, il maggior supporto finanziario stanziato per la Palestina (EC; 2008, pag.11). Lo speciale meccanismo finanziario della CE in supporto al Palestinian Reform and Development Plan (PRDP)¹⁰⁹, denominato PEGASE¹¹⁰, è stato lanciato il 1 febbraio 2008. Secondo il Direttore Generale Koos Richelle, PEGASE supporta l'ANP, perché impegnata in un'iniziativa di pace credibile e legittima con Israele, attraverso due aree principali di intervento: l'una gestita dall'EuropeAid mediante un team di esperti sul luogo, e l'altra caratterizzata da varie operazioni di sviluppo sotto la supervisione dell'Head Quarter.

3.1.6 Giordania

L'Accordo di Associazione tra Unione Europea e Giordania

L'Accordo di Associazione tra il Regno Hashemita di Giordania e l'Unione Europea (AA), firmato nel Novembre 1997, è stato ratificato dall'Assemblea Nazionale della Giordania, dall'Unione Europea e dagli Stati membri dell'UE, ed è entrato in vigore nella sua interezza nel Maggio 2002, senza limiti temporali. L'AA riflette l'approccio del Processo di Barcellona: contiene, infatti, le disposizioni inerenti ai tre pilastri della Euro-Mediterranean

¹⁰⁹ Il PRDP è stato presentato dal Primo Ministro Salam Fayyad in occasione della Conferenza dei Donatori di Parigi il 17 Dicembre 2007.

¹¹⁰ La principale differenza tra il meccanismo di finanziamento TIM ed il supporto finanziario PEGASE è che il primo è uno strumento di assistenza d'emergenza, che opera con un mandato di tre mesi e che deve essere costantemente rinnovato. Il secondo, invece, presenta un orizzonte temporale di tre anni e si basa su un dialogo politico costante con il Primo Ministro e con il Ministro delle Finanze (ENPI special; 2008).

Partnership; ovvero, il dialogo politico, l'integrazione commerciale ed economica e la cooperazione socio-culturale.

Come specificato in dettaglio nell'art.1, l'accordo risulta essere finalizzato a:

- provvedere ad istituire un ordinamento politico appropriato al dialogo tra le parti, che permetta lo sviluppo di relazioni politiche eque;
- stabilire le condizioni per la graduale liberalizzazione del commercio dei beni, servizi e capitali;
- promuovere l'espansione di relazioni economiche e sociali equilibrate tra le parti, attraverso il dialogo e la cooperazione;
- migliorare le condizioni di vita ed occupazionali, ed intensificare la produttività e la stabilità finanziaria;
- incoraggiare la cooperazione regionale, con l'obiettivo del consolidamento della coesistenza pacifica e della stabilità politica;
- promuovere la cooperazione in tutte le altre aree di reciproco interesse.

Il Titolo I dell'AA si occupa del dialogo e della cooperazione di natura politica. Relazioni politiche regolari tra le parti permettono di: sviluppare una migliore conoscenza reciproca ed una maggiore convergenza di posizioni su temi di portata internazionale, in particolare su quelli che hanno effetti rilevanti su una o l'altra parte; consentire a ciascuna parte di considerare la posizione e gli interessi dell'altra; sostenere la sicurezza e la stabilità regionale; e promuovere iniziative comuni.

Il Titolo II contiene le disposizioni relative alla libera mobilità dei prodotti. Il principio basilare espresso in questo titolo è che la UE e la Giordania si impegnano a realizzare gradualmente, un'area di libero scambio commerciale entro 12 anni dall'entrata in vigore dell'AA, secondo le modalità previste dal Titolo II ed in conformità alle previsioni del GATT. Relativamente ai prodotti industriali, l'art.9 dell'accordo prevede il completo e immediato smantellamento dei dazi doganali e delle altre barriere aventi un effetto equivalente che gravano sulle esportazioni giordane di tali prodotti nei paesi dell'UE. Dal lato dei prodotti industriali europei esportati in Giordania, l'art.11 dispone tre diversi scadenziari della graduale abolizione dei dazi doganali, differenziati per tre gruppi di prodotti.

Lo scadenziario per i dazi gravanti sui prodotti industriali europei elencati nell'Allegato II dell'accordo è:

- a 4 anni dall'entrata in vigore dell'accordo, riduzione dei dazi del 10% del valore di partenza;

- a 5 anni dall'entrata in vigore dell'accordo, riduzione dei dazi del 20% del valore di partenza;
- a 6 anni dall'entrata in vigore dell'accordo, riduzione dei dazi del 30% del valore di partenza;
- a 7 anni dall'entrata in vigore dell'accordo, riduzione dei dazi del 40% del valore di partenza;
- a 8 anni dall'entrata in vigore dell'accordo, riduzione dei dazi del 50% del valore di partenza.

Lo scadenziario per dazi gravanti sui prodotti industriali europei elencati nella Lista A dell'Allegato III dell'accordo è:

- alla data dell'entrata in vigore dell'accordo, riduzione dei dazi all'80% del valore di partenza;
- ad 1 anno dall'entrata in vigore dell'accordo, riduzione dei dazi al 60% del valore di partenza;
- a 2 anni dall'entrata in vigore dell'accordo, riduzione dei dazi al 40% del valore di partenza;
- a 3 anni dall'entrata in vigore dell'accordo, riduzione dei dazi al 20% del valore di partenza;
- a 4 anni dall'entrata in vigore dell'accordo, abolizione totale dei dazi di partenza.

Lo scadenziario per i dazi gravanti sui prodotti industriali europei elencati nella Lista B dell'Allegato III dell'accordo è:

- a 4 anni dall'entrata in vigore dell'accordo, riduzione dei dazi al 90% del valore di partenza;
- a 5 anni dall'entrata in vigore dell'accordo, riduzione dei dazi all'80% del valore di partenza;
- a 6 anni dall'entrata in vigore dell'accordo, riduzione dei dazi al 70% del valore di partenza;
- a 7 anni dall'entrata in vigore dell'accordo, riduzione dei dazi al 60% del valore di partenza;
- a 8 anni dall'entrata in vigore dell'accordo, riduzione dei dazi al 50% del valore di partenza;
- a 9 anni dall'entrata in vigore dell'accordo, riduzione dei dazi al 40% del valore di partenza;

- a 10 anni dall'entrata in vigore dell'accordo, riduzione dei dazi al 30% del valore di partenza;
- a 11 anni dall'entrata in vigore dell'accordo, riduzione dei dazi al 20% del valore di partenza;
- a 12 anni dall'entrata in vigore dell'accordo, abolizione dei rimanenti dazi di partenza.

Nel caso del verificarsi di serie difficoltà e di determinate categorie di prodotti, tale scadenziario potrà subire variazioni, stabilite di comune accordo tra le parti, comunque nel rispetto del termine dei 12 anni.

Anche relativamente ai prodotti agricoli, l'obiettivo della CE e della Giordania, espresso nell'art.15 dell'accordo, è di realizzare una progressiva liberalizzazione del commercio reciproco. Le importazioni dei prodotti agricoli giordani nei paesi dell'UE sono soggette alle disposizioni del Protocollo 1, mentre le importazioni dei prodotti agricoli europei in Giordania sono soggette alle disposizioni del Protocollo 2. A causa del volume del traffico commerciale di questi prodotti tra le parti, il Consiglio dell'AA può esaminare, prodotto per prodotto, la possibilità di garantire ulteriori concessioni, ex art.17 dell'accordo.

Infine, il Titolo V ed il Titolo VI dell'accordo si occupano, rispettivamente, della cooperazione economica e della cooperazione socio-culturale. Lo scopo della prima è di sostenere lo sforzo della Giordania nel perseguire lo sviluppo e la sostenibilità del sistema economico, a fronte delle difficoltà e delle costrizioni interne imputabili al processo di liberalizzazione commerciale con l'UE. Nello specifico, il Titolo V contiene le disposizioni inerenti a: cooperazione regionale (art.62), istruzione e educazione (art.63), cooperazione scientifica e tecnologica (art.64), ambiente (art.65), cooperazione industriale (art.66), investimenti e promozione degli investimenti (art.67), standardizzazione e conformità degli assetti (art.68), approssimazione delle leggi (art.69), servizi finanziari (art.70), agricoltura (art.71), trasporti (art.72), infrastrutture dell'informazione e telecomunicazioni (art.73), energia (art.74), turismo (art.75), consumi (art.76), cooperazione statistica (art.77), riciclaggio di denaro (art.78), lotta contro la droga (art.80). Dall'altro lato, l'obiettivo della cooperazione socio-culturale è potenziare il dialogo tra le parti su interessi comuni di natura sociale, con l'obiettivo prioritario di garantire la libera mobilità dei lavoratori giordani e l'equità del loro trattamento nei territori nei quali risiedono legalmente.

La struttura istituzionale dell'AA consta di: un Consiglio d'Associazione, che si compone dei membri del Consiglio e della Commissione dell'UE e del governo della Giordania e provvede alla guida politica, un Comitato d'Associazione, responsabile dell'implementazione dell'accordo, ed alcuni

sotto-comitati. Inoltre, l'accordo auspica il potenziamento dei contatti tra il Parlamento Europeo ed il Parlamento giordano.

La Politica Europea di Vicinato in Giordania

L'allargamento dell'UE, avviata il 1° Maggio 2004, ha determinato un cambiamento storico per l'Unione in termini politici, geografici ed economici, offrendo al Regno Hashemita di Giordania, e agli altri paesi confinanti, la possibilità di ampliare le relazioni con l'UE e la cooperazione politica, economica e sociale. Lo strumento centrale per l'implementazione della nuova European Neighbourhood Policy relativa alla Giordania è il EU-Jordan ENP Action Plan, ovvero un Piano d'Azione, basato sul preesistente EU-Jordan AA, negoziato bilateralmente e contenente il programma della futura agenda quinquennale delle riforme politiche ed economiche.

Le azioni previste nell'EU-Jordan Action Plan¹¹¹ sono raggruppate nelle seguenti macro-aree, ciascuna delle quali raccoglie più obiettivi specifici:

1. Dialogo e riforme politiche (democrazia e ruolo della legge; diritti umani e libertà fondamentali; cooperazione in politica estera e di sicurezza; tematiche regionali ed internazionali, prevenzione dei conflitti e gestione delle crisi);
2. Riforme socio-economiche e sviluppo (politiche fiscali, monetarie e del tasso di cambio; funzionamento del mercato economico; situazione sociale, occupazione e riduzione della povertà; sviluppo regionale; sviluppo sostenibile);
3. Commercio, mercato e riforma regolamentare (mobilità dei prodotti; diritto aziendale, legge sulle compagnie e servizi; mobilità del capitale e pagamenti correnti; mobilità della persone, inclusi i lavoratori, e coordinamento della sicurezza sociale; cooperazione regionale; altre settori chiave, quali tassazione, concorrenza ed aiuto statale, proprietà intellettuale ed industriale, sistema di rilevazione statistica, approvvigionamento pubblico, politica imprenditoriale, controllo finanziario pubblico);
4. Cooperazione nella giustizia e affari interni (migrazione; gestione dei confini; lotta contra la criminalità organizzata; droga; riciclaggio di denaro, crimini finanziari ed economici; lotta contro il terrorismo);

¹¹¹ Le riforme dell' Action Plan prevedono molteplici azioni, suddivise in base alla loro temporalità in quelle di breve-termine e quelle di medio-termine.

5. Trasporti, energia, società d'informazione ed ambiente (trasporti; energia; società d'informazione; ambiente; scienza e tecnologia; ricerca e sviluppo);
6. Contatti tra popoli (istruzione; educazione e giovani; cultura e tematiche audio-visive; sanità pubblica).

Nonostante la rilevanza degli obiettivi di natura politica e socio-culturale, previsti nel piano, le azioni correlate allo sviluppo economico risultano essere la componente fondamentale dell'attuale agenda delle riforme della Giordania. La preconditione di qualsiasi politica di sviluppo economico è il consolidamento della stabilizzazione del quadro macro-economico, garantendo la stabilità del livello dei prezzi, la riduzione del debito pubblico e la stabilità fiscale. Al fine di rinvigorire il funzionamento del sistema economico, l'Action Plan prevede la promozione del processo di privatizzazione e degli investimenti.

Inoltre, le azioni del piano correlate al commercio e alla liberalizzazione risultano essere fondamentali al fine di potenziare le relazioni tra il Regno di Giordania ed i paesi dell'UE. Da un lato dei prodotti importati, il piano prevede il graduale smantellamento di tutte le barriere tariffarie e non tariffarie; dal lato delle esportazioni, l'implementazione di una vera e propria strategia nazionale per la promozione dell'export potenziale giordano. Con l'obiettivo di facilitare l'accesso al mercato dei prodotti industriali, viene prefissata l'attuazione del Palermo Action Plan for Free Movement of Industrial Products, approvata nel Luglio 2003 dalla Euro-Mediterranean Conference of Trade Ministers. L'Action Plan prevede, inoltre, la semplificazione e l'armonizzazione della legislazione e delle procedure inerenti ai consumi, aumentando la cooperazione amministrativa. Una particolare attenzione è riservata alla sicurezza alimentare per i consumatori europei e giordani, a garanzia della quale, il piano prevede l'implementazione degli accordi del WTO relativi a misure sanitarie ed igieniche, e la partecipazione della Giordania nei relativi corpi internazionali (OIE, IPPC, Codex Alimentarius).

Gli organi congiunti, istituiti dall'EU-Jordan Association Agreement, sono investiti del compito di monitorare l'implementazione dell'Action Plan, il quale verrà revisionato a distanza di due anni dalla sua adozione e potrà essere emendato sulla base dei progressi raggiunti e delle nuove priorità.

Assistenza dell'UE alla Giordania

Nell'ambito dei programmi MEDA I e II (1995-2003), la Giordania ha ricevuto l'assistenza comunitaria per un totale di €423 milioni (EC; 2004, pag.4). Inoltre, dal 1995 al 2002, la Banca Europea degli Investimenti (BEI) ha stanziato a favore della Giordania un totale di €363.2 milioni, investendo nei progetti di sviluppo dell'industria chimica, di gestione del rifornimento di acqua di

Greater Amman, di trattamento delle acque di scarico di Amman, di potenziamento del porto di Aqaba (EC; 2004, pag.5).

Le priorità della cooperazione finanziaria tra l'UE e la Giordania, fissate nel Country Strategy Paper 2002-2006, sono: formazione delle istituzioni; aumento del commercio ed integrazione regionale; stabilizzazione macro-economica e riforme economiche; riforme sociali e sviluppo delle risorse umane; sviluppo delle infrastrutture e cooperazione regionale. Il National Indicative Programme (NIP) della Giordania relativo al 2002-2004 ha mobilitato €142 milioni, compresi uno Structural Adjustment Facility di €60 milioni ed un aiuto di €35 milioni per mitigare le ripercussioni economiche del conflitto in Iraq. Il NIP 2005-2006 ha stanziato €110 milioni per supportare, soprattutto, l'attuazione dell'Association Agreement e la preparazione della Neighbourhood Policy (EC; 2004; pag.4).

Inoltre, la Giordania è idonea a beneficiare della *Facility for Euro-Mediterranean Investment and Partnership* (FEMIP), uno strumento finanziario creato dalla BEI per promuovere lo sviluppo del settore privato, in particolare delle piccole e medie imprese, e migliorare il clima degli investimenti nei paesi del Mediterraneo.

Il budget complessivo del NIP relativo al 2007-2010 ammonta a €265 milioni, ripartiti come segue (ENPI; 2007, pag.38):

- riforme politiche, diritti umani, cooperazione nella giustizia e sicurezza, lotta contro gli estremismi: €17 milioni
- commercio ed investimenti per lo sviluppo: €78 milioni
- sostenibilità del processo di crescita: €63 milioni
- creazione delle istituzioni, stabilità finanziaria, e supporto per la approssimazione regolamentare: €107 milioni.

3.1.7 Libano

L'Accordo di Associazione tra Unione Europea e Libano

La Euro-Mediterranean Partnership, inaugurata dalla Conferenza di Barcellona del 1995, prevede l'implementazione di obiettivi ambiziosi di lungo termine, suddivisi in tre settori di attività: politica e di sicurezza, economica e finanziaria, e socio-culturale. L'Association Agreement, stipulato tra gli Stati Membri della CE e la Repubblica del Libano nel Giugno del 2002 ma in vigore

solo dal 1 Aprile 2006¹¹², fissa in dettaglio, nell'articolo 1, tali obiettivi specifici da sviluppare bilateralmente:

- provvedere ad istituire un ordinamento politico appropriato al dialogo tra le parti, che permetta lo sviluppo di relazioni eque in tutte le aree considerate rilevanti;
- stabilire le condizioni per la graduale liberalizzazione del commercio dei beni, servizi e capitali;
- promuovere il commercio e l'espansione di relazioni economiche e sociali armoniose tra le parti, attraverso il dialogo e la cooperazione, al fine di incoraggiare lo sviluppo e la prosperità del Libano e del suo popolo;
- favorire la cooperazione economica, sociale, culturale, finanziaria e monetaria;
- promuovere la cooperazione in tutte le altre aree, che presentano reciproci interessi.

Il Titolo I dell'AA stabilisce le finalità del dialogo politico tra l'UE e la Repubblica libanese. Nello specifico, esso intende facilitare l'avvicinamento tra le parti per coordinare i comuni interessi sul piano internazionale, sensibilizzare ciascuna parte al rispetto degli interessi dell'altra, promuovere iniziative comuni, e contribuire a consolidare la sicurezza e la stabilità della regione mediterranea, ed, in particolare, del Medio Oriente.

Il Titolo II dell'accordo contiene le disposizioni relative al libero movimento dei beni. Il principio basilare espresso in questo titolo è che la CE e il Libano si impegnano a realizzare, gradualmente, un'area di libero scambio commerciale entro 12 anni dall'entrata in vigore dell'AA, secondo le modalità previste dal Titolo II ed in conformità alle previsioni del GATT e degli accordi del WTO. Relativamente ai prodotti industriali, l'art.8 dell'accordo prevede il completo e immediato smantellamento dei dazi doganali e della altre barriere che gravano sulle esportazioni libanesi di tali prodotti nei paesi dell'UE. Dal lato dei prodotti industriali europei esportati in Libano, l'art.9 dispone il seguente scadenziario della graduale abolizione dei dazi doganali:

- a 5 anni dall'entrata in vigore dell'accordo, riduzione dei dazi all'88% del valore di partenza;
- a 7 anni dall'entrata in vigore dell'accordo, riduzione dei dazi al 64% del valore di partenza;

¹¹² Precedentemente al 2006, le relazioni commerciali tra il Libano e gli Stati dell'UE sono state regolate da un Interim Agreement, stipulato nel Luglio 2002 ed in vigore da Marzo 2003.

- a 8 anni dall'entrata in vigore dell'accordo, riduzione dei dazi al 52% del valore di partenza;
- a 9 anni dall'entrata in vigore dell'accordo, riduzione dei dazi al 40% del valore di partenza;
- a 10 anni dall'entrata in vigore dell'accordo, riduzione dei dazi al 28% del valore di partenza;
- a 11 anni dall'entrata in vigore dell'accordo, riduzione dei dazi al 16% del valore di partenza;
- a 12 anni dall'entrata in vigore dell'accordo, totale eliminazione dei dazi rimanenti.

Nel caso del verificarsi di serie difficoltà e di determinate categorie di prodotti, tale scadenario potrà subire variazioni, stabilite di comune accordo tra le parti, nel rispetto del termine dei 12 anni.

Anche relativamente ai prodotti dell'agricoltura e della pesca, il Libano e gli Stati membri dell'UE si impegnano a realizzare una progressiva liberalizzazione degli scambi, nell'interesse di entrambe le parti. Le importazioni dei prodotti agricoli libanesi nei paesi dell'UE sono soggette alle disposizioni del Protocollo 1, mentre le importazioni dei prodotti agricoli europei in Libano sono soggette alle disposizioni del Protocollo 2. A causa del volume del traffico commerciale di questi prodotti tra le parti, il Consiglio dell'AA può esaminare, prodotto per prodotto, la possibilità di garantire ulteriori concessioni, ex art.15 dell'accordo.

Infine, il Titolo V ed il Titolo VI dell'accordo si occupano, rispettivamente, della cooperazione economica e della cooperazione socio-culturale. Lo scopo della prima è di sostenere lo sforzo del Libano nel perseguire lo sviluppo e la sostenibilità del sistema economico, a fronte delle difficoltà e delle costrizioni interne imputabili al processo di liberalizzazione commerciale con l'UE. Dall'altro lato, l'obiettivo della seconda è potenziare il dialogo tra le parti, necessario a garantire la libera mobilità dei lavoratori libanesi e l'equità del loro trattamento nei territori nei quali risiedono legalmente.

La struttura istituzionale dell'AA consta di: un Consiglio d'Associazione, che si compone dei membri del Consiglio e della Commissione dell'UE e del governo del Libano e provvede alla guida politica, un Comitato d'Associazione, responsabile dell'implementazione dell'accordo, ed alcuni sotto-comitati. Inoltre, l'accordo auspica il potenziamento dei contatti tra il Parlamento Europeo ed il Parlamento libanese.

La Politica Europea di Vicinato in Libano

L'allargamento dell'UE, avviata il 1° Maggio 2004, ha determinato un cambiamento storico per l'Unione in termini politici, geografici ed economici, offrendo al Libano, e agli altri paesi confinanti, la possibilità di approfondire le relazioni con l'UE e la cooperazione politica, economica e sociale. Lo strumento centrale per l'implementazione della nuova European Neighbourhood Policy relativa alla Repubblica del Libano è il *EU-Lebanon ENP Action Plan*, ovvero un Piano d'Azione, basato sul preesistente EU-Lebanon AA, negoziato bilateralmente e contenente il programma della futura agenda quinquennale delle riforme politiche ed economiche. Il livello di integrazione che verrà raggiunto tra l'UE ed il Libano dipenderà dalla capacità di quest'ultimo di realizzare gli obiettivi del Piano d'Azione, in conformità alle norme ed ai principi internazionali.

Le azioni previste nell'EU-Lebanon Action Plan sono raggruppate nelle seguenti macro-aree, ciascuna delle quali raccoglie più obiettivi specifici:

- Dialogo e riforme politiche (democrazia e ruolo della legge; diritti umani e libertà fondamentali; riforma del settore della sicurezza; cooperazione in politica estera e sicurezza; questioni regionali ed internazionali, prevenzione dei conflitti e gestione delle crisi);
- Riforme socio-economiche e sviluppo sostenibile¹¹³ (politiche fiscali, monetaria e del tasso di cambio; funzionamento del mercato economico; sviluppo sociale, occupazione e riduzione della povertà; agricoltura; pesca; sviluppo regionale; sviluppo sostenibile);
- Commercio, mercato e riforma regolamentare (movimento dei beni; diritto aziendale, legge sulle società e servizi; movimenti di capitale e pagamenti correnti; cooperazione regionale);
- Cooperazione nei temi della giustizia, libertà e sicurezza (migrazione; gestione dei confini; lotta contro la criminalità organizzata; lotta contro il traffico di droga; lotta contro il riciclaggio di denaro; lotta contro il terrorismo; cooperazione giudiziaria);
- Trasporti, energia ed ambiente, inclusa l'acqua;
- Società d'informazione, media, scienza e ricerca;
- Contatti tra i popoli (istruzione; cultura; cooperazione della società civile; sanità pubblica).

¹¹³ Le riforme socio-economiche prevedono molteplici azioni, suddivise in base alla loro temporalità in quelle di breve-termine e quelle di medio-termine.

Nonostante la rilevanza degli altri obiettivi del Piano, le azioni correlate alla liberalizzazione dei flussi dei prodotti e servizi risultano essere la componente fondamentale dell'agenda delle riforme, al fine di potenziare le relazioni tra il Libano ed i paesi dell'UE. Nello specifico, tale sezione dell'Action Plan prevede di continuare a perseguire l'obiettivo dell'accesso al WTO, aumentare la qualità dei prodotti libanesi e la loro competitività sui mercati internazionali (con una attenzione particolare ai prodotti agricoli e della pesca), partecipare alle iniziative commerciali regionali e sub-regionali, sviluppare la capacità dell'amministrazione libanese nelle relazioni commerciali internazionali. Inoltre, il Libano si impegna a implementare il Palermo Action Plan for the Free Movement of Industrial Products (2003), al fine di armonizzare i suoi standard relativi ai prodotti industriali a quelli europei, ed a migliorare la sua capacità amministrativa inerente all'attuazione della legislazione di tali prodotti. Relativamente alla liberalizzazione dei servizi, il Piano prevede di approfondire le negoziazioni bilaterali sul tema dei servizi, in conformità all'AA e alla Dichiarazione Ministeriale di Marrakesh, con l'intento di rafforzare la competitività del settore libanese dei servizi mediante la semplificazione della regolamentazione e le facilitazioni dell'amministrazione.

Assistenza dell'UE al Libano

A partire dalla Conferenza di Barcellona del 1995, che ha inaugurato la Euro-Mediterranean Partnership, il Libano è stato uno dei principali paesi beneficiari dell'assistenza finanziaria comunitaria nei tre livelli: Comunità Europea, Stati membri e Banca Europea per gli Investimenti (BEI).

L'ammontare totale dei fondi stanziati nell'ambito del programma MEDA I (1995-1999) è stato di €182 milioni, mentre il programma MEDA II (2000-2006) ha finanziato complessivamente €74 milioni. I progetti del MEDA I si sono focalizzati principalmente sulla transizione economica, la riabilitazione delle istituzioni pubbliche, la modernizzazione industriale, e lo sviluppo sociale. Nell'ambito del MEDA II, le priorità della cooperazione tra il Libano e l'UE, elencate nel Country Strategy Paper 2002-2006, sono state: sostenere il processo di riforme economiche, promuovendo l'effettiva implementazione dell'AA, supportare lo sviluppo sostenibile e l'alleviamento della povertà, potenziare lo sviluppo delle risorse umane, e migliorare la situazione dei diritti umani (EC; 2005, pag.4).

Il National Indicative Programme (NIP) relativo al periodo 2002-2004 ha mobilitato circa €80 milioni di fondi a favore del governo libanese. Il NIP successivo, relativo al periodo 2005-2006, ha stanziato €50 milioni, focalizzando quattro principali aree d'intervento: promuovere l'implementazione dell'AA, supportare la diffusione della conoscenza

economica, aumentare la competitività del settore privato, e attuare una riforma della gestione dell'acqua e di tutela ambientale (EC; 2005, pag.5).

Anche la Banca Europea per gli Investimenti (BEI) contribuisce a finanziare i programmi di sviluppo del Libano, coprendo il rischio del capitale e riducendo il tasso di interesse dei prestiti. Nell'ambito del Processo di Barcellona, la BEI ha creato uno speciale strumento finanziario, la *Facility for Euro-Mediterranean Investment and Partnership* (FEMIP), le cui crescenti risorse sostengono un ampio spettro di attività, privilegiando lo sviluppo del settore privato.

Dall'anno 2007, l'UE fornisce assistenza finanziaria al Libano nel panorama dei nuovi European Neighbourhood and Partnership Instrument (ENPI). A causa delle ostilità verificatesi nel 2006, l'attuale assistenza comunitaria riflette una duplice strategia. Parte del supporto finanziario viene indirizzato alle necessità della ricostruzione e al rinvigorimento del sistema economico, mentre il resto è focalizzato su obiettivi di carattere politico. Sulla base del National Indicative Programme stabilito per il 2007-2010, l'UE ha stanziato a disposizione del Libano €187 milioni, ripartiti come segue:

- Supporto per le riforme politiche: €22 milioni (11.76%);
- Supporto per le riforme economiche e sociali: €86 milioni (45.99%);
- Supporto per la ricostruzione e la ripresa: €79 milioni (42.25%).

Solo per l'anno 2007, il Libano ha destinato €50 milioni alla ricostruzione economica, alle riforme politiche, all'accesso alla finanza, alla rimozione delle mine e degli ordigni inesplosi, e al supporto ai rifugiati palestinesi. A ciò si aggiungono un supporto di €15 milioni a favore delle piccole e medie imprese danneggiate dal conflitto; ed un sostegno finanziario di €4.7 milioni da destinare alle necessità umanitarie immediate delle vittime del combattimento sviluppatosi nei pressi del campo di profughi di Nahr el Bared (EC; 2007, pag.14).

3.1.8 Siria

L'Accordo di Associazione tra Unione Europea e Siria

La Siria partecipa pienamente al Processo di Barcellona, anche se in assenza di un Accordo di Associazione operativo il Paese non può beneficiare completamente della Politica Europea di Vicinato (PEV). La Siria ha formalmente confermato la sua intenzione di iniziare la negoziazione per l'Accordo nell'ottobre del 1997. La negoziazione dell'Accordo di Associazione tra Unione Europea e Siria si è concluso nell'ottobre del 2004,

ma l'Accordo non è ancora stato firmato e ratificato. Per questo motivo la cooperazione attualmente si basa sull'Accordo di cooperazione risalente al 1977. La cooperazione tra l'Unione Europea e la Siria può utilizzare comunque lo schema dell'European Neighbourhood Policy Instrument (ENPI) (sito internet dell'European Commission's Delegation to Syria, History of EU-Syrian relations).

L'Accordo di Associazione riguarda gli aspetti politici, economici, sociali e culturali delle relazioni tra la Siria e l'Unione Europea (EC, EU-Syria: Conclusion of the Negotiations for an Association Agreement, p.1).

Dal punto di vista politico, l'Accordo fornisce una piattaforma per condurre regolari consultazioni politiche su problematiche internazionali di mutuo interesse, promuovendo la comprensione reciproca e la convergenza di vedute. In particolare l'Accordo include delle clausole essenziali in merito a:

- il rispetto dei principi democratici e dei diritti umani fondamentali stabiliti dalla Dichiarazione Universale dei Diritti Umani;
- la cooperazione nella lotta alla proliferazione di armi di distruzione di massa;
- lo scambio di informazioni e lo sforzo congiunto per la prevenzione e la lotta contro il terrorismo.

Dal punto di vista economico l'Accordo di Associazione prevede la creazione di un'area di libero scambio tra l'Unione Europea e la Siria, in grado di contribuire alla creazione di una più vasta area euro-mediterranea per la data prevista del 2010. L'Accordo include il commercio di beni e servizi, gli appalti pubblici, le regole per la protezione della proprietà intellettuale e le clausole per la risoluzione delle controversie, in linea con quelle dell'Organizzazione Mondiale del Commercio (OMC). L'accordo prevede inoltre la cooperazione in diversi settori, come ad esempio le dogane, il trasporto, il turismo e l'ambiente.

Oltre alla cooperazione politica ed economica l'Accordo di Associazione prevede la cooperazione in ambito sociale e culturale. Essa si estende dall'educazione alla cultura, fino alla lotta contro il crimine, al riciclaggio di denaro, alla droga ed al terrorismo. Nell'Accordo è prevista, e sarà attiva dal momento della ratifica, anche la cooperazione in merito alla riammissione di cittadini o non cittadini che sono arrivati illegalmente da un territorio all'altro. In merito alla cooperazione nei campi della giustizia e degli affari interni, l'Accordo include, in particolare, clausole relative all' institution-building, al rafforzamento del principio di legalità, al movimento delle persone, al controllo ed alla prevenzione dell'immigrazione illegale, alla cooperazione legale e giudiziaria, alla lotta contro il crimine organizzato, al riciclaggio di denaro, al razzismo ed alla xenofobia, alle droghe ed alla dipendenza da

esse, alla corruzione (EC, EU-Syria: Conclusion of the Negotiations for an Association Agreement, pp.1-2).

La Politica Europea di Vicinato in Siria

Fino al 1995 la cooperazione tra Unione Europea e Siria è stata basata attorno ad alcune attività tradizionali per lo sviluppo, come l'aiuto per la costruzione di un sistema idrico e di irrigazione. Con il lancio nel 1995 della Euro-Mediterranean Partnership, gli schemi di cooperazione sono divenuti più complessi e mirati al supporto delle riforme economiche in grado di inserire la Siria nell'economia mondiale. Le riforme ritenute fondamentali riguardavano: il sistema bancario, lo sviluppo delle attività economiche, il miglioramento nella gestione dei pubblici servizi, la formazione e l'educazione, la demografia e l'ambiente.

La PEV, sviluppata nel contesto dell'ultimo allargamento dell'UE, non sarà in grado di offrire pienamente i suoi frutti alla Siria finché non sarà ratificato l'Accordo di Associazione. La cooperazione tra Siria ed UE è regolata attualmente dal Country Strategy Paper (CSP) 2007-2013 e dal Programma Indicativo Nazionale (PIN) 2007-2010.

Il CSP è stato preparato all'interno del contesto dell'ENPI e delinea le linee strategiche e gli obiettivi prioritari nella cooperazione tra l'UE e la Siria per il periodo 2007-2013. Il PIN presenta la struttura della cooperazione tra la Commissione europea ed il Governo siriano per il periodo 2007-2010. A causa dei complessi rapporti tra le parti il PIN dettaglia le operazioni pianificate per il 2007 ed i risultati attesi dalle stesse, al contempo vengono solamente delineate le azioni prioritarie per il periodo 2008-2010, compreso il loro budget e la loro sequenza (ENPI, Syrian Arab Republic, p.2).

Le tre aree prioritarie d'intervento identificate dal CSP 2007-2013 sono:

- il supporto alle riforme politiche ed amministrative, compresa la modernizzazione dell'amministrazione, la decentralizzazione dei poteri, il principio di legalità ed il rispetto dei diritti umani;
- il supporto alle riforme economiche, compresa l'implementazione del Piano quinquennale, la preparazione per l'Accordo di Associazione e per l'accesso all'Organizzazione Mondiale per il Commercio;
- il supporto alle riforme sociali, compreso lo sviluppo delle risorse umane e le misure per l'accompagnamento durante il processo di transizione economica del Paese.

Assistenza dell'UE alla Siria

L'Unione Europea ha stanziato un ammontare di 130 milioni di euro per finanziare il Programma Indicativo Nazionale 2007-2010 con la Siria, nell'ambito dell'ENPI. Le priorità d'azione sono le seguenti (ENPI, Syrian Arab Republic, p.32):

Obiettivo strategico 1: supporto alle riforme politiche ed amministrative

- Promozione della decentralizzazione e dello sviluppo locale (inclusi i sussidi agli interessi relativi ai prestiti della BEI nel settore ambientale);
- Riforma e modernizzazione del potere giudiziario;
- Sviluppo dei diritti umani, in relazione alla creazione di un'istituzione nazionale.

Obiettivo strategico 2: supporto alle riforme economiche

- Programma di sviluppo del commercio;
- Programma di semplificazione dell'ambiente economico;
- Supporto alla riforma della finanza pubblica;
- Promozione dello sviluppo dell'attività economica.

Obiettivo strategico 3: supporto alle riforme sociali:

- Riforma della protezione sociale e miglioramento dell'efficienza dei finanziamenti alla sanità;
- Riforma dell'educazione secondaria superiore;
- Miglioramento della formazione professionale e promozione del praticantato.

Il Programma di sviluppo del commercio (15 milioni di euro nel 2007), il Programma di semplificazione dell'ambiente economico (5 milioni di euro nel 2007) ed i sussidi agli interessi relativi ai prestiti della BEI per i progetti idrici (5 milioni di euro nel 2007) sono progetti ben dettagliati che saranno implementati nel 2007.

In totale nel 2007 verranno elargiti 25 milioni di euro, 30 milioni saranno erogati nel 2008, 35 nel 2009 e 40 milioni nel 2010 (ENPI, Syrian Arab Republic, p.37).

3.1.9 Turchia

La relazione tra Turchia ed UE

La Turchia è candidata all'adesione all'Unione Europea a partire dal Consiglio europeo di Helsinki del dicembre 1999. Le discussioni sull'accesso sono iniziate nell'ottobre del 2005, con un esame analitico della legislazione europea (il cosiddetto *screening process*). L'Unione Europea ha poi iniziato le negoziazioni bilaterali su sette capitoli: *Enterprise and Industry* (marzo 2007), *Financial Control e Statistics* (giugno 2007), *Trans-European Networks e Consumer and health protection* (dicembre 2007), *Intellectual property e Company law* (giugno 2008). Il 18 febbraio 2008 il Consiglio ha adottato un nuovo *Accession Partnership con la Turchia*.

La Repubblica di Turchia ha una lunga storia di rapporti con l'Unione Europea. La Comunità Economica Europea (CEE) firmò nel 1963 l' *Ankara Association Agreement* per una progressiva costituzione di un'unione doganale. L'Accordo fu completato da un Protocollo addizionale, firmato nel novembre del 1970. A causa del fallimento del Governo di Ankara di applicare a Cipro il Protocollo addizionale, il Consiglio decise nel dicembre del 2006, che otto capitoli rilevanti non sarebbero stati aperti e che nessun capitolo sarebbe stato temporaneamente chiuso finché la Turchia non fosse riuscita a completare il suo impegno con Cipro.

L'Unione Europea ha costituito un'Unione Doganale con la Turchia nel 1995, con lo scopo di regolare il commercio di manufatti e di allineare la Turchia su alcune politiche europee, come la regolamentazione tecnica dei prodotti, la concorrenza e la legge per la proprietà intellettuale. Il commercio di prodotti agricoli e di prodotti dell'acciaio è regolato da accordi preferenziali separati. L'Unione Doganale ha significativamente incrementato il traffico tra Turchia e Paesi dell'UE.

Assistenza dell'UE alla Turchia

La Turchia beneficia a partire dal 2007 del nuovo Strumento di pre-adesione (IPA), destinato a Paesi quali: Turchia, Croazia, Macedonia, Albania, Serbia (incluso il Kosovo), Bosnia e Montenegro. Questi Paesi avranno a disposizione aiuti per 11,565 miliardi di euro fino al 2013. Alla Turchia è destinata poco meno della metà dei fondi IPA programmati fino al 2010, circa 2,2 miliardi di euro su 4,7 miliardi previsti (ICE, *Turchia - Nota congiunturale*, novembre 2008, pp.22-23).

La Turchia beneficerà di tutti e i cinque componenti dello Strumento di pre-adesione (IPA): IPA-I, *Transition Assistance e Institution Building*; IPA-II, *Cross-*

Border Cooperation; IPA III, IV e V, Regional, Human Resources e Rural Development. Il documento pluriennale di pianificazione indicativa (MIPD) per il periodo 2008-2010 ha una copertura finanziaria di 1,7588 miliardi di euro.

3.2 POLITICHE INFRASTRUTTURALI E DELLA MOBILITA'

Negli anni Novanta si comincia a delineare la necessità di formalizzare i rapporti nell'area del Mediterraneo su un piano di Paesi interlocutori del Nord e del Sud con eguale dignità. La tappa formale è data dalla Conferenza di Barcellona da cui prende il via l'omonimo processo.

Nei giorni 27 e 28 di novembre del 1995 si è tenuta la Conferenza euromediterranea di Barcellona che ha fissato un quadro stabile per la strategia comunitaria per il Mediterraneo dopo anni di lento e altalenante avvicinamento già individuato nel trattato di Roma. Negli anni successivi al 1995, si sono tenuti importanti incontri, a differenti livelli istituzionali, che hanno sviluppato le tematiche proposte a Barcellona.

La Conferenza di Barcellona costituisce momento di svolta per la politica mediterranea, che si è sviluppata in precedenza in tre fasi. La prima fase dal 1957 al 1972 ha visto la definizione di accordi diretti, in una logica bilaterale, tra Comunità economica europea e singoli Paesi quali Grecia, Turchia, Libano, Tunisia, Marocco, Egitto. La seconda fase, a partire dal vertice di Parigi del 1973, ha visto l'avvio di una politica mediterranea globale, con la stipula di accordi di associazione e di cooperazione che coinvolgono contemporaneamente più Paesi: accordo con i Paesi del Maghreb (Algeria, Marocco, Tunisia) e del Mashrek (Egitto, Siria, Giordania e Libano). L'allargamento dell'Ue a Grecia (1981) e a Spagna e Portogallo (1986) coincide con l'avvio di una terza fase, che formalmente viene definita «politica mediterranea rinnovata», in cui viene dato impulso al sostegno finanziario ed economico passando da semplici accordi commerciali ad accordi di cooperazione che tendono a sostenere lo sviluppo e a garantire stabilità e sicurezza nel bacino del Mediterraneo, evidenziando la prossimità con questi Paesi, fino ad allora inclusi nella generica definizione di Paesi del terzo mondo.

Negli anni Novanta, con la modifica degli assetti politici nell'Europa centrale, si attivano processi di veloce integrazione tra i Paesi dell'Ue e i Paesi dell'Est europeo. È esemplare che un intero Paese, la Germania dell'Est, viene integrato nell'Ue in brevissimo tempo. Al contempo la politica di integrazione nel Mediterraneo procede a rilento.

Nel 1995 durante la Conferenza interministeriale di Barcellona nasce il partenariato euromediterraneo. La proposta era stata messa a punto dalla commissione nel 1994. Nella conferenza di Barcellona viene formalizzata la cooperazione e integrazione interregionale, fondata sulla prossimità geografica, storica e culturale dei Paesi mediterranei. La Dichiarazione di Barcellona, scaturita dalla conferenza, ha attivato un nuovo partenariato fra l'Ue e i Paesi terzi del Mediterraneo articolato su tre grandi ambiti di azione:

- politico e della sicurezza;
- economico e finanziario;
- culturale e umano.

L'ambito d'azione economico e finanziario si fonda in parte sulla creazione di un'Area di libero scambio euro mediterranea (ALS) entro il 2010, allo scopo di eliminare gli ostacoli agli scambi euromediterranei. La struttura economica della ALS richiama quella del Mec e della Cee, che sono state le organizzazioni fondanti dell'attuale Ue. In particolare, viene sottolineata l'opportunità di promuovere la cooperazione attraverso:

- la creazione di un sistema efficace di trasporto multimodale aria-mare;
- il miglioramento e la modernizzazione di porti e aeroporti;
- la soppressione di vincoli ingiustificati;
- la semplificazione delle procedure;
- l'innalzamento della sicurezza marittima e aerea e l'armonizzazione delle regole ambientali, compreso un controllo più efficace dell'inquinamento prodotto dai trasporti e la realizzazione di un sistema armonizzato di gestione dei traffici;
- la creazione di relazioni terrestri lungo la riva sud e orientale del Mediterraneo;
- la connessione di reti di trasporto mediterranee alla rete transeuropea, in modo da assicurare l'interoperabilità.

Alla conferenza del 1995 seguono: nel 1997 a Malta la seconda conferenza euromediterranea, nel 1999 a Stoccarda la terza, nel 2000 a Marsiglia la quarta, nel 2002 a Valencia la quinta, nel 2003 a Napoli la sesta, nel 2005 a Lussemburgo la settima, nel 2006 a Tampere l'ottava e nel 2007 a Lisbona la nona conferenza euromediterranea.

Il supporto economico allo sviluppo del partenariato Euro-Mediterraneo viene fornito dal Consiglio con il programma Meda (Mediterranean European Development Agreement), il programma Meda II ed i successivi strumenti di finanziamento.

Gli obiettivi enunciati dalla Commissione a partire dagli anni 90 erano sostanzialmente incentrati su interventi singoli di natura infrastrutturale. A partire dal 1996, con le linee guida per lo sviluppo delle reti, la Commissione ha proposto al Parlamento e al Consiglio una pianificazione delle infrastrutture di trasporto terrestre basata sugli schemi di Piano di infrastrutture per ciascun Paese, assegnando priorità alla modalità ferroviaria nei confronti del trasporto su gomma.

Uno scenario più innovativo viene introdotto con il Libro Bianco (2001) che definisce i seguenti obiettivi:

- equilibrio modale
- riduzione della congestione stradale
- eliminazione dei colli di bottiglia
- riduzione degli incidenti e sicurezza del trasporto
- riduzione degli impatti ambientali
- disaccoppiamento delle esternalità negative dalla crescita della mobilità (attualizzazione fatta sul documento midterm review del 2006).

Le linee d'azione della Commissione per realizzare tali obiettivi comprendevano una ampia gamma di interventi, tra cui misure tariffarie per la internalizzazione delle esternalità ambientali, il potenziamento dei servizi, l'innovazione tecnologica ed erano finalizzati allo sviluppo delle reti transeuropee TEN-T stradali e ferroviarie con priorità agli assi ferroviari.

A supporto di tali orientamenti, vengono avviati i Programmi Comunitari di finanziamento, di cui una larga parte dedicati al settore dei trasporti. Il più importante, TEN-T, è finalizzato al cofinanziamento di grandi progetti infrastrutturali, con priorità ai transfrontalieri.

Riassumendo, in modo estremamente schematico, le tappe più importanti nella definizione della rete transeuropea dei trasporti sono:

- 1991 – Firma del trattato di Maastricht: obiettivo della politica comune dei trasporti è lo sviluppo di una rete di trasporti transeuropea (TEN-T).
- 1994 – Consiglio Europeo di Essen: approvazione lista dei 14 progetti prioritari delle reti TEN-T.
- 1997 – Conferenza Paneuropea di Helsinki (definizione di 10 corridoi per collegare i futuri Stati membri dell'Est alla rete transeuropea).
- 2004 – Approvazione dei 30 progetti prioritari (lista "Quick Start") da parte del Parlamento europeo e dal Consiglio per un costo totale di 225 miliardi di euro.
- 2005 – Assegnazione di un "coordinatore" ad alcuni progetti prioritari di particolare interesse.

Tra i Progetti Prioritari di particolare interesse, nel progetto 21, riferito alle Autostrade del mare (Motorways of the Sea), intervengono due nuovi elementi:

- il problema servizi si pone di fatto nella prospettiva dello sviluppo e non soltanto del mercato;

- il Mediterraneo, anche se per i collegamenti intrasponda Nord, entra nei documenti ufficiali.

Secondo alcune proiezioni Onu l'andamento demografico nei Paesi che si affacciano sul Mediterraneo è tale che nel 2020 le aree nordafricane e mediorientali subiranno un notevole incremento della popolazione. Considerato il basso livello di reddito delle popolazioni di queste aree, in condizioni di non intervento è da attendersi una forte tendenza all'emigrazione verso l'Europa. Secondo le indicazioni che fanno capo alle organizzazioni economiche governative sopranazionali lo sviluppo dei traffici commerciali, di concerto con una politica di investimenti appropriata da parte dei governi, potrebbe favorire la crescita economica di queste regioni, contribuendo a contenere entro margini accettabili sia i flussi migratori sia lo stesso tasso di crescita demografica.

Come visto precedentemente, nel contesto del Processo di Barcellona e del partenariato economico e finanziario, una delle possibili risposte per sviluppare gli scambi euromediterranei è la creazione di una Area di Libero Scambio.

Nella dichiarazione del 1995 i trasporti vengono considerati solo uno degli elementi della cooperazione economica, che a sua volta è uno dei tre elementi del partenariato economico e finanziario insieme alle cooperazione finanziaria e all'Area di Libero Scambio.

In pochi anni il ruolo dei trasporti in tutte le sue componenti è sempre più diventato centrale nel dibattito e nelle azioni che si sono sviluppati, tanto che nella Conferenza di Lussemburgo è posto allo stesso livello del libero scambio.

Dal 2002 si sono evoluti vari progetti di ricerca, studi, analisi, confronti, che hanno impegnato notevoli risorse comunitarie e hanno visto impegnati gruppi di lavoro formati da rappresentanti dei Paesi della sponda Sud e da rappresentati Ue.

Dopo l'integrazione dei Paesi dell'Est e la conseguente integrazione dei corridoi verso est, dunque, l'UE istituisce un nuovo gruppo di alto livello allo scopo di estendere i maggiori assi di trasporto transeuropei ai Paesi vicini; il gruppo produce il rapporto *Network for peace and development: extension of the major trans-european transport axes to the neighbouring countries (2005)*, in seguito brevemente *Final Report*.

Vengono identificati cinque principali assi transnazionali:

- *Autostrade del mare* (Figura 3.1), che collegano le aree e i Paesi rivieraschi dei mari Baltico, Barents, Atlantico, Mediterraneo, Nero e con una estensione attraverso il canale di Suez verso il mar Rosso.

- *Asse del Nord* (Figura 3.2), per connettere i Paesi del Nord Ue con la Norvegia a nord e con Bielorussia, Russia e oltre verso est. Una connessione con la Regione di Barents per collegare la Norvegia attraverso la Svezia e la Finlandia con la Russia è anche da prevedere.
- *Asse centrale* (Figura 3.2): per connettere il centro dell'Ue all'Ucraina e al mar Nero e, attraverso una via fluviale, al mar Caspio. Connessioni verso l'Asia centrale e il Caucaso sono anche da prevedere, come una connessione diretta alla ferrovia Transiberiana e un collegamento dal sistema Don/Volga verso il mar Baltico.
- *Asse del Sud-Est* (Figura 3.3 - Figura 3.4): per collegare l'Ue attraverso i Balcani e la Turchia al Caucaso e al mar Caspio e anche all'Egitto e al mar Rosso. Rami di accesso ai Balcani e connessioni verso la Russia, l'Iran e l'Iraq e il golfo Persico sono anche da prevedere.
- *Asse del Sud-Ovest* (Figura 3.5): per collegare l'Ue del Sud-Ovest con Svizzera, Marocco e oltre, includendo il ramo transmoghrebino di connessione tra Marocco, Algeria e Tunisia. Un'estensione del ramo transmoghrebino all'Egitto e una connessione dall'Egitto al Sud verso altri Paesi dell'Africa sono anche da prevedere.

Nello specifico le Autostrade del mare vengono proposte secondo i seguenti itinerari:

- estensione dell'autostrada del mare dell'Europa dell'Ovest verso la Norvegia nel Nord e verso il Marocco nel Sud;
- estensione dell'autostrada del mar Mediterraneo verso il Nord Africa e il Medio Oriente, includendo il mar Rosso e oltre;
- estensione dell'autostrada del mar Mediterraneo al mar Nero.

La lista dei porti per le Autostrade del mare nei Paesi vicini è composta da:

- Albania Port of Durres,
- Algeria Port of Djen-Djen,
- Azerbaijan Port of Baku,
- Croatia Port of Rijeka,
- Egypt Port of Damietta and East Port Said (a port system),
- Port of Alexandria (El Dekhela),
- Georgia Ports of Poti and Batumi (a port system),
- Israel Port of Haifa,

- Jordan Port of Aqaba,
- Libya Port of Misurata,
- Morocco Port of Casablanca and Mohamedia (a port system),
- Port of Tanger,
- Norway Port of Narvik,
- Port of Oslo,
- Russia Port of St. Petersburg (a port system),
- Port of Kaliningrad,
- Port of Novorossiysk,
- Serbia & Montenegro Port of Bar,
- Syria Port of Tartus,
- Tunisia Port of Rades and Enfidha (a port system),
- Turkey Port of Mersin,
- Port of Samsun,
- Ukraine Port of Odessa and Illyiehevsk (a port system).

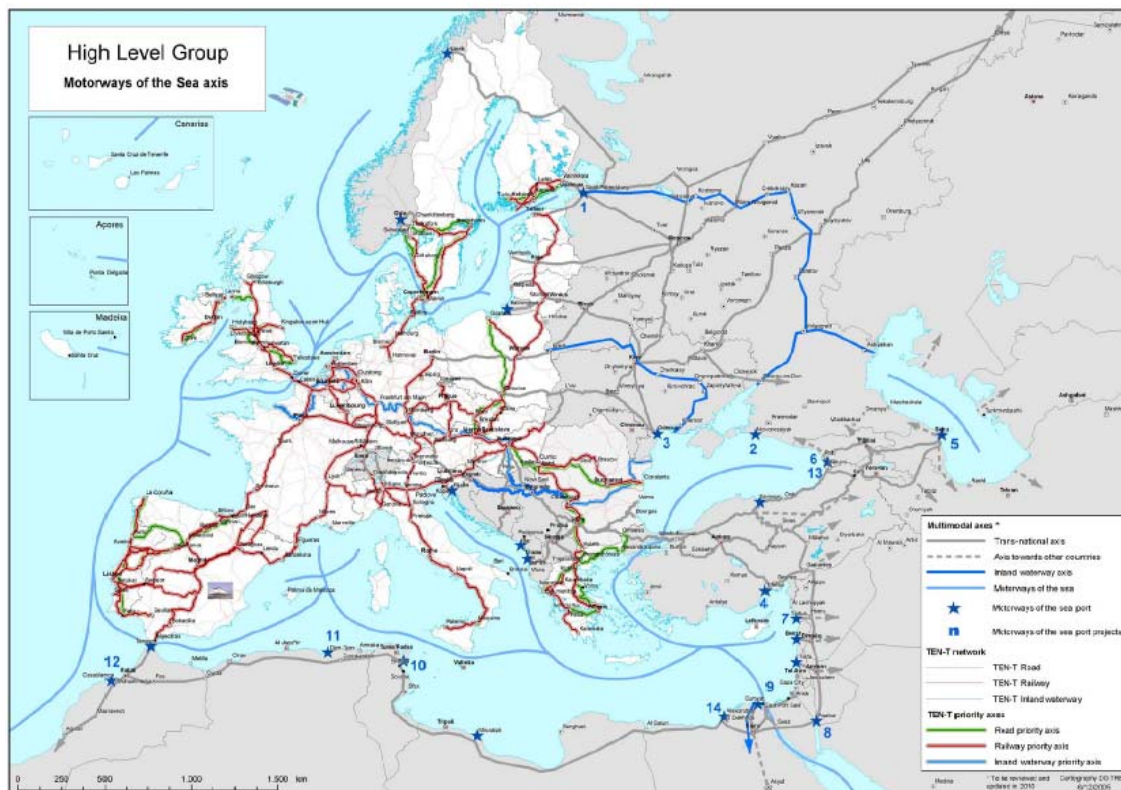


Figura 3.1 - Autostrade del mare (Fonte: Final Report from the High Level Group – 2005)

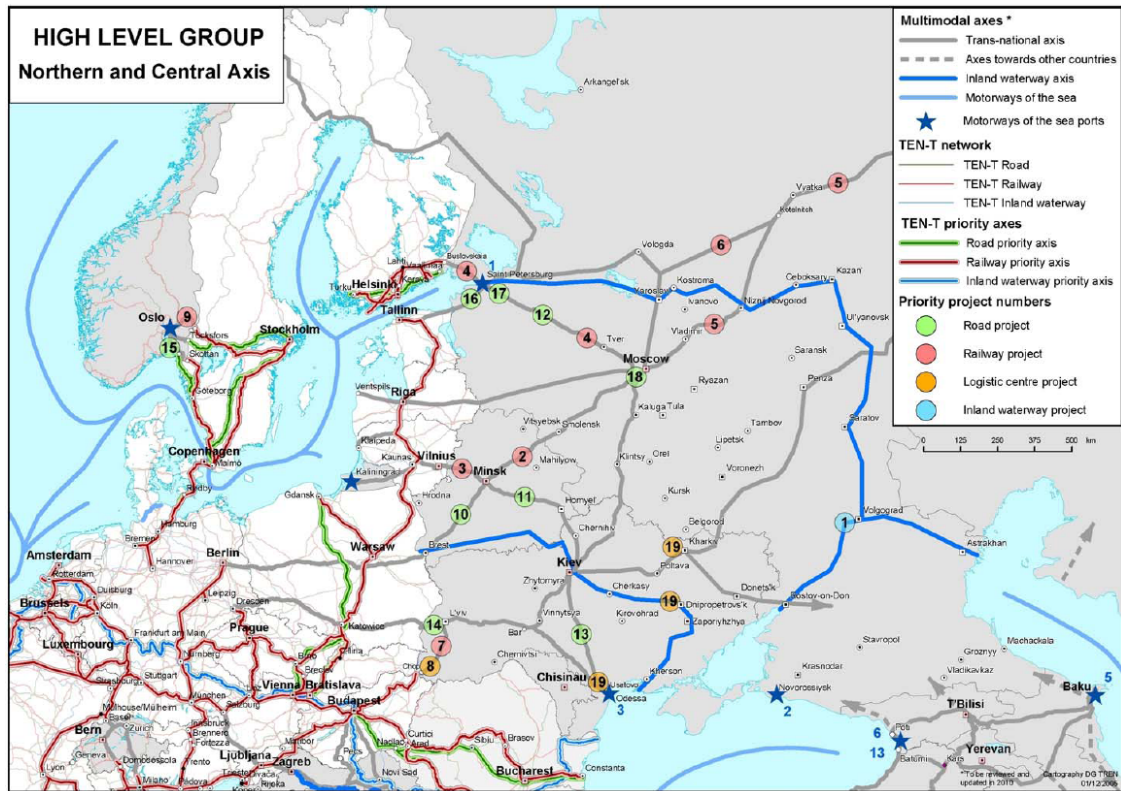


Figura 3.2 - Asse Centrale e del Nord (Fonte: Final Report from the High Level Group – 2005)

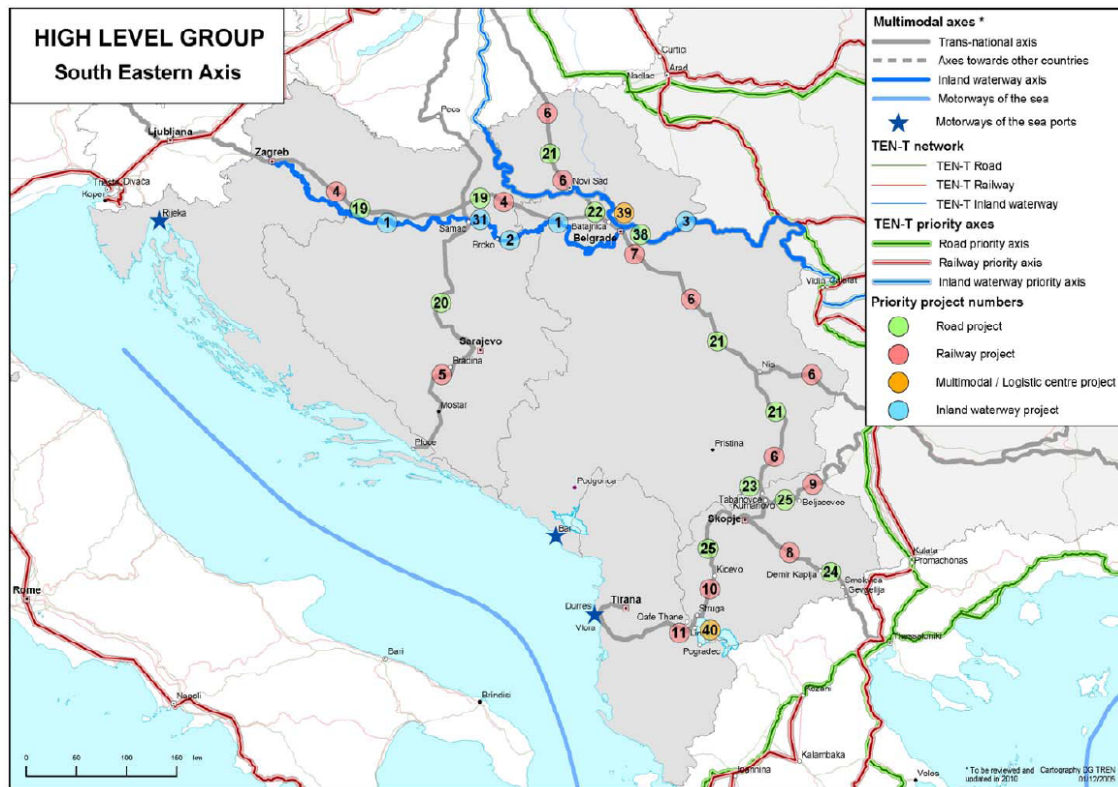


Figura 3.3 - Asse del Sud-Est (Fonte: Final Report from the High Level Group – 2005)

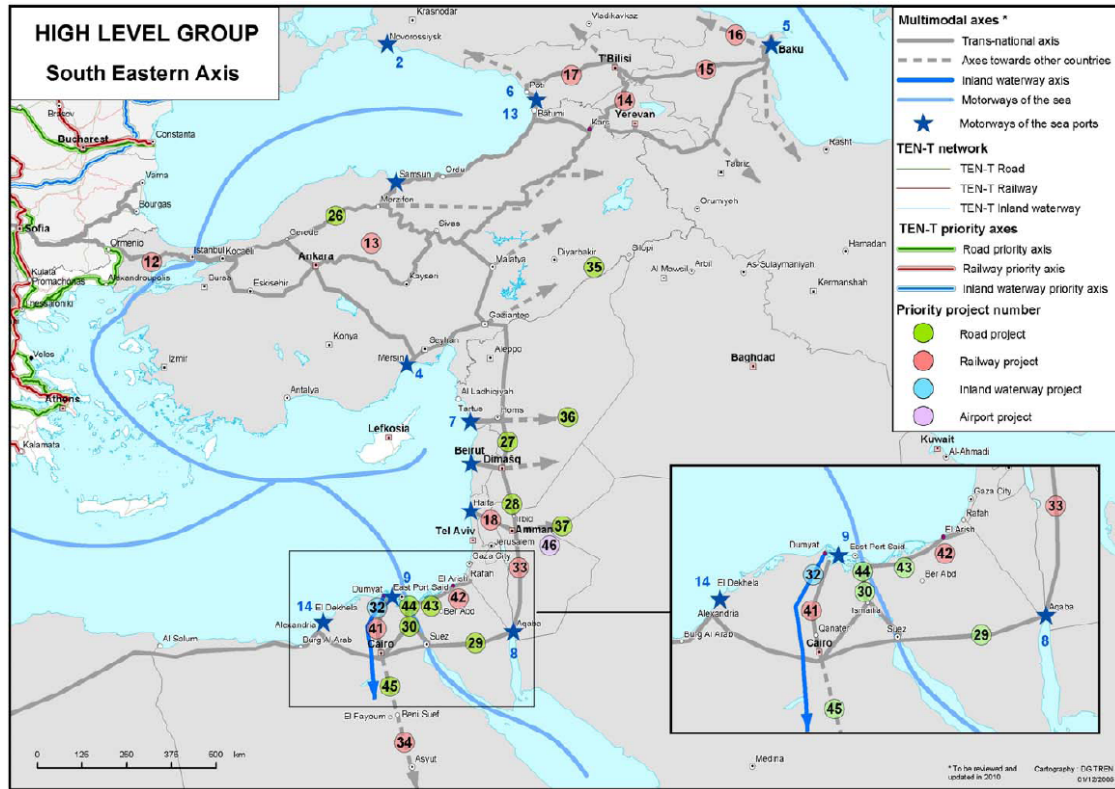


Figura 3.4 - Asse del Sud-Est (Fonte: Final Report from the High Level Group – 2005)

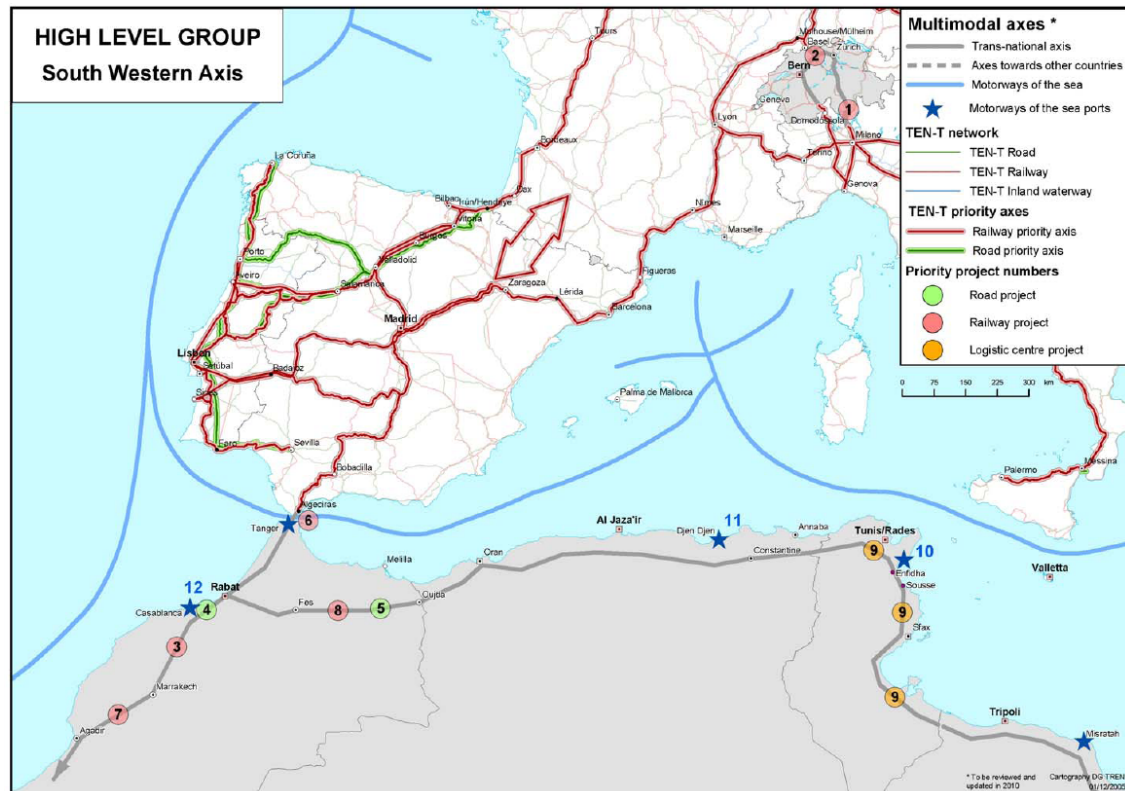


Figura 3.5 - Asse del Sud-Ovest (Fonte: Final Report from the High Level Group – 2005)

All'interno del Final Report, oltre ai cinque assi trasnazionali (misure verticali), si fa menzione ad alcune misure orizzontali:

- *autostrade del mare e intermodalità* (il gruppo pone particolare attenzione alle azioni relative al miglioramento dell'organizzazione del trasporto merci intermodale; il gruppo conviene che è necessario focalizzare gli sforzi per gli investimenti e concentrare il traffico su un numero limitato di connessioni effettuate con le autostrade del mare; questo in generale indica che ci dovrebbe essere un solo porto, un solo sistema portuale per paese e per area marittima);
- *sicurezza marittima* (il gruppo pone particolare attenzione a tre ambiti: la sicurezza della nave, del suo equipaggio, dei suoi passeggeri e/o del suo carico; la sicurezza per la navigazione e la protezione dell'ambiente contro l'inquinamento; le indagini in caso di incidenti);
- *sistema di navigazione satellitare* (il gruppo riconosce il buon lavoro svolto nei colloqui tra UE e paesi vicini, nello specifico gli studi meda per promuovere l'accesso ai servizi di Galileo e di Egnos);
- *sistema ferroviario interoperabile* (il gruppo pone particolare attenzione a due tipi di problemi, uno tecnico ed uno organizzativo, che ostacolano la piena interoperabilità del trasporto ferroviario tra i Paesi UE ed i Paesi vicini: tali problemi causano ritardi notevoli in termini di tempi di esercizio);
- *vie fluviali* (il gruppo riconosce che la rimozione dei colli di bottiglia nella rete di canali e fiumi navigabili sia particolarmente importante per rafforzare la propria posizione competitiva così come il miglioramento dei processi logistici);
- *trasporto stradale* (il gruppo raccomanda che il progresso fatto a livello Europeo nello sviluppo di sistemi efficienti per la gestione del traffico stradale venga esteso ai paesi vicini);
- *gestione del traffico aereo* (il gruppo riconosce i problemi dovuti alla crescita del traffico, alla frammentazione e alle costrizioni sullo spazio aereo; viene così proposto lo sviluppo di un sistema di gestione del traffico aereo efficiente ed interoperabile);
- *facilitazione alla mobilità con la rimozione delle barriere non fisiche* (il gruppo pone particolare attenzione allo sviluppo di assi omogenei tra i Paesi UE ed i Paesi vicini).

Lo stato attuale della politica europea della mobilità viene esaminato e valutato nel Documento della Commissione finalizzato al riesame intermedio (Mid term Review, giugno 2006) del Libro Bianco del 2001. Tale documento conferma la rilevanza del settore dei trasporti (7% del PIL europeo e circa il 5% dei posti di lavoro), ma prende atto delle difficoltà incontrate nel conseguire risultati misurabili e strutturali nel trasferimento modale del traffico da gomma a ferro e mare. Per attuarli, sarà indispensabile sviluppare la competitività del trasporto ferroviario e marittimo (Autostrade del Mare) nei confronti della strada, sviluppando il nuovo principio della cosiddetta co-modalità che significa integrazione modale, combinazione di più modi di trasporto nelle catene logistiche al fine di conseguire gli obiettivi di compatibilità ecologica, di aumento della sicurezza, di riduzione dell'incidentalità, di ottimizzazione dell'efficienza complessiva del trasporto porta a porta.

Il cambiamento di rotta – dal trasferimento modale alla co-modalità - parte dalla constatazione che il trasferimento modale ha sostanzialmente fallito i suoi obiettivi: in futuro non si prevede un'inversione di tendenza per almeno 15 anni, anche nell'ipotesi che il valore assoluto del trasporto su ferrovia aumenti come da Figura 3.6:

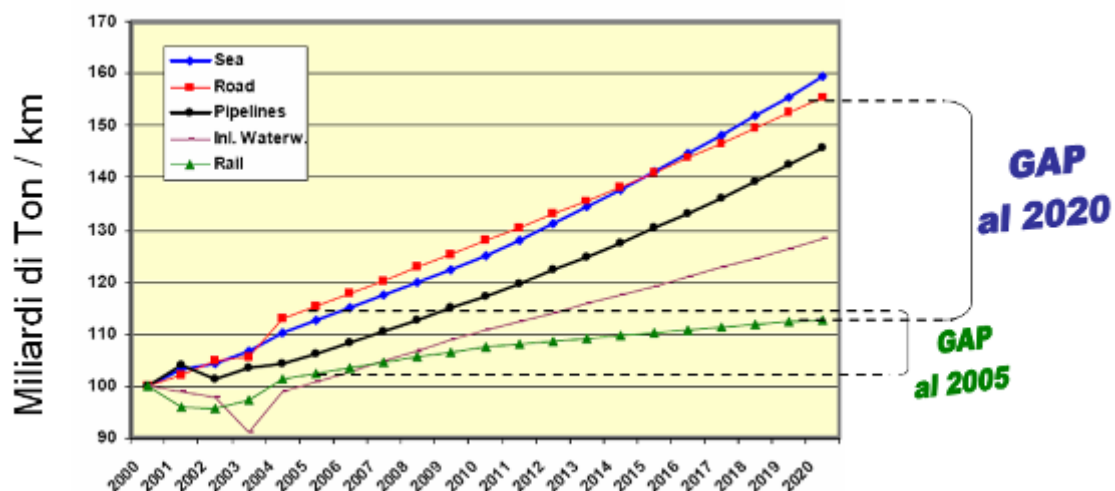


Fig. 3.6 – Previsione dei traffici per modalità (Fonte: Mid Term Review, 2006)

A Marrakech, il 15 dicembre 2005, i ministri dei Trasporti riuniti per la prima conferenza euromediterranea, affermano l'importanza di una rete di trasporti multimodale integrata euromediterranea, richiamano il Blue Paper ed il Final Report, sottolineano l'importanza dei nuovi progetti e in particolare dell'Euromed intermodale.

Per quanto riguarda gli sviluppi futuri evidenziano di nuovo il ruolo del Blue Paper, delle raccomandazioni ivi contenute, e in particolare:

- riforme istituzionali;
- reti di infrastrutture e finanziamenti;
- trasporto marittimo;
- trasporto multimodale;
- programma europeo di radionavigazione (Egnos e Galileo).

Il Blue Paper è preparato nell'ambito dell'Euromed Transport Project. Nell'introduzione si fa esplicito riferimento ai risultati di tre progetti: Reg-Med, Destin e Meda Ten-T. Il Blue Paper è diviso in due parti: una prima di *Overviews and Diagnosis of the Mediterranean Transport System*, e una seconda di *Recommendations for a Regional Transport Policy*. Nella prima parte viene svolta una analisi approfondita delle questioni relative al sistema dei trasporti nei paesi Meda. Viene svolta una analisi delle condizioni attuali delle singole modalità e vengono esaminate le difficoltà di sviluppo di una adeguata pianificazione dei sistemi. Nella seconda parte viene individuato un quadro di riferimento politico che poggia su sei pilastri principali. Si sottolinea di nuovo che le proposte presentate derivano dagli studi fatti nell'ambito dell'Euromed Transport Project e dai risultati delle raccomandazioni di altri importanti iniziative quali: Gruppo di alto livello; progetti di ricerca supportati dall'Ue nell'ambito del quinto programma quadro, includendo Reg-Med, Destin e Meda Ten-T; comunicazioni importanti tra gli organismi istituzionali europei; quadro della politica europea di vicinato.

Dopo il quadro di riferimento dei lavori di supporto al Blue Paper, vengono riportati in dettaglio i sei pilastri fondanti:

- rafforzare e modernizzare le dimensioni istituzionali dei trasporti;
- integrazione e coesione della rete delle infrastrutture. La pianificazione della Mtin (rete delle infrastrutture di trasporto del Mediterraneo) deve prendere in considerazione le analisi e i principali risultati dei progetti di ricerca Destin e Meda Ten-T;
- trasporti marittimi al centro di una catena multimodale di trasporto merci;
- utilizzare appieno le potenzialità del trasporto aereo e aumentare il traffico aereo dei passeggeri;
- far diventare il trasporto nel Mediterraneo più sicuro e sostenibile;
- superare i problemi di finanziamento.

Il Blue Paper si conclude con due annessi. Il primo riporta le principali statistiche relative alla regione Meda. Le altre statistiche sono solo relative ai Paesi Meda. Il secondo annesso riporta le conclusioni (*Final Report*) del Gruppo di alto livello, relative all'estensione dei maggiori assi di trasporto transeuropei ai Paesi vicini e la loro importanza per la regione mediterranea.

La I Conferenza Ministeriale Euro-Mediterranea di Marrakech, pertanto, richiamando il Blue Paper ed il Final Report, ha sollecitato il Regional Transport Action Plan (RTAP), per il periodo 2007-2013, rivolto ai Paesi euromediterranei.

Il RTAP indica che una condizione importante e necessaria per la crescita economica e l'integrazione nel Mediterraneo è il buon funzionamento del sistema dei trasporti. Il RTAP prevede un insieme di azioni relativamente ai differenti segmenti modali (mare, strada, ferrovia e trasporto aereo) individuando principalmente riforme istituzionali relative alla programmazione e realizzazione delle reti infrastrutturali.

La maggior parte delle azioni, in particolare quelle istituzionali, saranno realizzate a scala nazionale ma monitorate a più livelli. Il monitoraggio avverrà nel contesto dell'*Euro-Mediterranean Transport Forum*, mediante il supporto tecnico fornito dalla Commissione Europea attraverso i progetti regionali in corso e futuri (SAFEMED, Autostrade del Mare, GNSS e EuroMed Aviation Project) ed attraverso l'assistenza tecnica ed i programmi di gemellaggio a livello bilaterale.

Le azioni infrastrutturali necessitano la specificazione dettagliata dei progetti sui principali assi di trasporto che collegano i Paesi del Mediterraneo tra loro e/o con i Paesi dell'Unione Europea. La lista dei progetti riportati nel RTAP è provvisoria ed è basata sulle indicazioni del Gruppo di Alto Livello. I progetti saranno oggetto di discussione con i paesi che stanno definendo le reti di trasporto regionale dell'Euro-Mediterraneo.

Gli orizzonti temporali delle azioni proposte nel RTAP sono:

- a breve termine (entro il 2009);
- a medio termine (entro il 2013).

Le azioni previste hanno differente importanza nei paesi euromediterranei. Negli allegati al RTAP sono sintetizzate le azioni relative ad ogni singolo Paese.

Analiticamente, il RTAP 2007-2013 prevede le seguenti azioni:

- relativamente al trasporto marittimo, a breve termine, i Paesi del Mediterraneo sono incoraggiati a:
 - relativamente al trasporto marittimo, a breve termine, i Paesi del Mediterraneo sono incoraggiati a:
 - elaborare misure a scala nazionale per la riduzione dei tempi di sosta dei terminal-container; queste misure dovrebbero essere adottate da ogni autorità portuale nella pianificazione annuale; il supporto tecnico per la realizzazione di questo obiettivo dovrebbe essere fornito dal progetto *Motorways of the Sea (MoS)*;

- introdurre le direttive del IMO-FAL Convention per standardizzare le procedure formali che regolano l'ingresso e l'uscita dai porti, in modo tale che la documentazione possa essere accettata in tutti i porti regionali; il supporto tecnico per la realizzazione di questo obiettivo dovrebbe essere fornito dal progetto MoS;
- valutare gli effetti delle riforme relative alla concorrenza nel settore del trasporto marittimo nazionale e produrre indicazioni per rimuovere fattori di distorsione nelle competizioni; il gruppo di lavoro sul trasporto marittimo del Euro-Mediterranean Transport Forum deve monitorare questa attività.

L'European Maritime Safety Agency (EMSA) è invitata ad esaminare le modalità di cooperazione tra i Paesi del Mediterraneo definendo azioni concrete.

Relativamente al trasporto marittimo, a medio termine, i Paesi del Mediterraneo sono incoraggiati a:

- lavorare verso l'assegnazione di funzioni nella gestione dei porti e dei terminal, e verso la regolazione delle differenti agenzie autonome. La gestione dei porti e dei terminal dovrebbe essere decentralizzata, per esempio, attraverso l'istituto della concessione ai privati. Il concetto di port community dovrebbe essere adottato da ogni porto. La Commissione Europea dovrebbe supportare il trasferimento di know-how, anche attraverso un'attività di gemellaggio, e la diffusione delle migliori pratiche;
- proseguire le attività per semplificare le procedure doganali in linea con le direttive della Euro-Mediterranean Trade Ministerian Conference (Palermo recommendations) tenendo in considerazione gli impegni presi durante il WCO SAFE Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade e, se applicabili, quelli nel contesto del ENP Action Plans; il supporto tecnico per la realizzazione di questo obiettivo dovrebbe essere fornito dal progetto MoS;
- valutare e, dove possibile, implementare sistemi VTS o VTMS nei principali porti del Mediterraneo e coordinare le soluzioni tecnologiche fra i porti e le coste vicine. Le conoscenze acquisite attraverso SAFEMED e EMSA su questo argomento e sull'utilizzo delle ICT (includendo GNSS) per migliorare

l'efficienza delle interfacce mare-terra dovrebbero essere utilizzate in modo appropriato;

- relativamente alle convenzioni internazionali e data la necessità di migliorare safety and security nel trasporto marittimo, priorità dovrebbe essere data alla totale implementazione delle indicazioni derivanti dai regolamenti IMO/ILO;
- l'obiettivo di medio termine al 2013 è rimuovere i paesi del Mediterraneo dalla lista nera e raggiungere il target ispettivo previsto dal MoU di Parigi.

Il RATP specifica quindi le azioni da implementare nel breve e nel medio termine per le altre modalità (strada, ferrovia ed aviazione civile) ed introduce in forma esplicita un quinto elemento dato dal trasporto multimodale. Per quest'ultimo, in particolare, viene focalizzata l'attenzione su tre punti:

- promuovere la standardizzazione delle norme per le spedizioni delle merci;
- incoraggiare la realizzazione di soluzioni ICT integrate per la rintracciabilità, la sicurezza e lo scambio delle informazioni in particolar modo per i trasferimenti modali (porti, stazioni ferroviarie);
- favorire lo sviluppo dell'interoperabilità delle piattaforme logistiche.

3.2.1 Marocco

Il Marocco è un partner privilegiato nel contesto delle relazioni euro-mediterranee, sia nell'ambito del Processo di Barcellona sia nelle relazioni bilaterali con diversi Stati europei. L'Accordo euro-mediterraneo di associazione tra Unione Europea e Marocco è entrato in vigore il 1° marzo 2000; l'accordo prevede una *Free Trade Area (FTA)* fra le due parti.

In particolare per il Marocco il RTAP 2007-2013 prevede le seguenti azioni:

- pianificazione coordinata delle infrastrutture nazionali e regionali con i programmi transeuropei e le reti TEN;
- elaborazione di misure a scala nazionale per la riduzione dei tempi di sosta dei terminal-container;
- introdurre le direttive del IMO-FAL Convention per standardizzare le procedure formali che regolano l'ingresso e l'uscita dai porti, in modo tale che la documentazione possa essere accettata in tutti i porti regionali;
- valutare gli effetti delle riforme relative alla concorrenza nel settore del trasporto marittimo nazionale e produrre indicazioni per rimuovere fattori di distorsione nelle competizioni;
- garantire la sicurezza della rete stradale, attraverso l'introduzione di controlli tecnici delle strade, di collaudi dei veicoli, di una regolamentazione trasparente per la concessione delle licenze per il trasporto di passeggeri e per l'accesso alla professione, e mediante l'applicazione delle convenzioni internazionali relative al trasporto di beni pericolosi;
- sviluppo della logistica in termini di piattaforme logistiche;
- sviluppo dei progetti identificati dall'HLG a breve termine;
- preparazione degli studi di prefattibilità relativamente ai progetti identificati dall'HLG a lungo termine (da iniziare dopo il 2010);
- replicare il modello utilizzato per le autostrade del mare nei progetti pilota ai futuri progetti;
- garantire una connessione organica della rete nazionale con le nuove infrastrutture all'interno degli assi transnazionali;
- curare l'aspetto della sicurezza nella progettazione, realizzazione ed esercizio dei nodi e delle opere stradali da realizzare.

Sono inoltre previsti, in accordo con le indicazioni dell'HLG, i seguenti interventi infrastrutturali:

- nel breve medio termine (*Short-term - to start prior to 2010*):
 - la realizzazione di un terminal container nel porto di Mohamedia;
 - la realizzazione della linea ferroviaria ad alta velocità Casablanca-Marrakech (prima fase);
 - l'ammodernamento del collegamento stradale Casablanca-Rabat;
 - l'ammodernamento del collegamento stradale Fes-Oujda;
- nel lungo termine (*Long-term – to start after 2010*):
 - il collegamento stabile ferroviario nello stretto di Gibilterra;
 - la realizzazione della linea ferroviaria ad alta velocità Marrakech-Agadir;
 - il raddoppio e l'elettrificazione della linea ferroviaria Fes-Oujda.

L'Italia ha attivato numerose iniziative di cooperazione in Marocco, soprattutto sotto forma di progetti di natura decentrata, che coinvolgono Regioni italiane ed Autorità locali marocchine; le iniziative sono molto varie e spaziano dall'assistenza tecnica all'*institutional building*, dal sostegno all'artigianato allo sviluppo rurale.

L'Unione Europea, infine, insieme con il governo nazionale marocchino, ha redatto il *Country Strategy Paper* (CSP) per il periodo 2007-2013. Il CSP indica le principali tematiche su cui si basa la cooperazione tra l'UE ed il Marocco relativamente all'*European Neighbourhood and Partnership Instrument* (ENPI). Lo strumento operativo per finanziare la cooperazione è il *National Indicative Programme* (NIP). Il NIP per il Marocco è relativo al periodo 2007-2010 ed alloca una somma indicativa di 654 MEuro.

Gli obiettivi del CSP 2007-2013, strettamente connessi alla mobilità, sono:

- la modernizzazione dei principali settori economici soprattutto quelli privati; lo sviluppo dei settori dei trasporti dell'energia ed in generale la creazione di condizioni favorevoli per gli investimenti e la competizione in un contesto di un'economia di mercato aperto (sviluppo economico);
- protezione ambientale.

Le priorità nel sistema della mobilità sono relative allo sviluppo delle infrastrutture di trasporto, in particolare strade, con l'obiettivo di sviluppare il corridoio *trans-Maghreb* e le interconnessioni con i porti marocchini.

Il Marocco è inoltre inserito nel progetto dell'High Level Group finalizzato alla creazione di assi transnazionali di trasporto tra i paesi dell'Ue ed i Paesi vicini. Gli assi che interessano il Marocco sono:

- le autostrade del mare;
- il South Western Axis.

Per il primo asse, il porto di Tangeri ed il sistema portuale costituito dai porti di Casablanca e Mohammedia rientrano nella lista dei porti delle Motorway Of the Sea (stella rossa in Figura 3.7).

Per il secondo asse, il progetto prevede, per la porzione di territorio all'interno del Marocco, una linea di connessione multimodale (tratto rosso in Figura 3.7) che attraversa le città di Layoune, Agadir, Marrakech, Casablanca, Rabat; da quest'ultima, poi, si dirama in due direzioni:

- Tanger;
- Meknès, Fès, Ojuda.

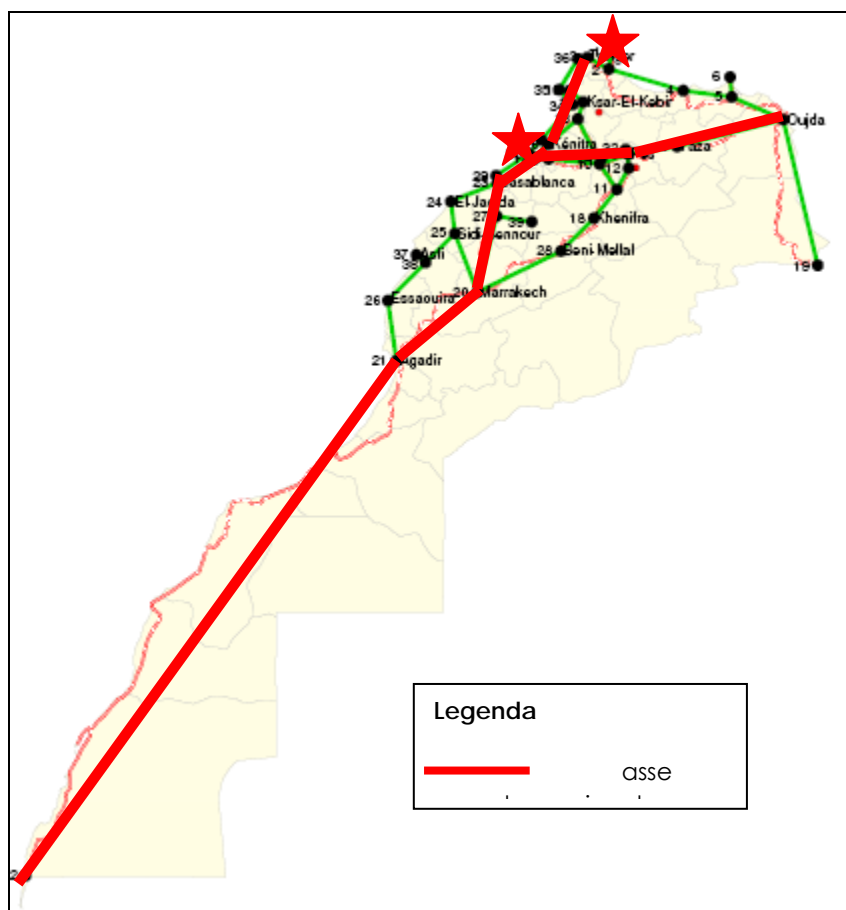


Figura 3.7 - Il Asse del Sud-Ovest che interessa il Marocco

Rete portuale

Il porto di Tangeri ed il sistema portuale costituito dai porti di Casablanca e Mohammedia rientrano nella lista dei porti delle Motorway Of the Sea.

Vicino Tangeri è in costruzione un porto di acque profonde che consente l'ormeggio di navi porta-container, Ro-Ro e petroliere. Il terminal è dotato di 800 metri di banchina (profondità di 16 metri) ed una capacità di 1,5 milioni di TEU/anno; entro il 2010 è inoltre previsto un investimento di 150 milioni di € (Ocean Shipping, 2003).

Rete stradale

Il piano di investimenti avviato dal governo di Rabat per la rete stradale persegue l'obiettivo di realizzare entro il 2010 una rete autostradale di 1.400 km (quasi triplicando quella attuale), mediante il completamento di due autostrade: una che colleghi Casablanca e Agadir, passando per Marrakesh; l'altra che congiunga Fès alla città di Oujda, sita sul confine algerino. In particolare i progetti di breve-medio termine relativi all'asse transeuropeo sudoccidentale riguardano l'adeguamento del collegamento stradale Casablanca-Rabat e Fes-Oujda.

Altri interventi previsti per la rete stradale sono:

- l'estensione del *Rocade project*: il progetto prevede lo sviluppo sostenibile e bilanciato dei territori delle zone del nord attraverso la realizzazione di infrastrutture stradali per connettere le zone di Tetuan, Chefchaouen, Al Hoceima, Nador and Oujda alla costa del Mediterraneo. I risultati attesi del progetto sono: la costruzione delle strada con buoni livelli di servizio; l'incremento dei traffici est-ovest nella Rocade; la creazione di nuove attività economiche per impedire i fenomeni di emigrazione. Le risorse del NIP per questo progetto ammontano a circa 25MEuro e si aggiungono a quelle del *Mediterranean Rocade programme*, che già nel 1999 avevano assegnato circa 125 MEuro;
- il miglioramento delle connessioni con le aree isolate del Paese: infrastrutture stradali sociali. Il progetto riguarda il miglioramento della rete stradale per specifiche aree rurali con l'obiettivo di aumentare l'accessibilità con la costruzione di circa 15.500 km di strade rurali dal 2005 al 2015; per questo progetto nel NIP sono assegnati 25MEuro.

Rete ferroviaria

Nel 2004 si è dato avvio a due progetti di grande rilievo per rilanciare il settore ferroviario e dare impulso al traffico merci che risultava negli ultimi in sostanziale stagnazione (oltre 27 milioni di tonnellate nel 2002):

- la costruzione di 45 km di tracciato ferroviario (da Tangeri a Nouveau Port) a supporto della rete infrastrutturale sviluppata attorno al nuovo porto denominato Tanger-Méditerranée;
- la realizzazione del collegamento ferroviario tra Taourirt e Nador (117 km).

Nel dicembre del 2003, inoltre, Marocco e Spagna hanno stipulato un accordo per la costruzione di un tunnel ferroviario a doppio binario sotto lo Stretto di Gibilterra. Il tunnel progettato misurerà 39 km, 28 dei quali saranno sottomarini, e andrà a costituire il primo collegamento ferroviario diretto tra Europa ed Africa.

Per quanto riguarda i progetti di breve-medio termine relativi all'asse transeuropeo sudoccidentale è prevista la realizzazione della linea ad alta velocità Casablanca-Marrakesh, mentre i progetti di lungo termine relativi all'asse transeuropeo sudoccidentale riguardano il completamento della linea ad alta velocità Casablanca-Marrakesh-Agadir, la costruzione di un tunnel ferroviario a doppio binario sotto lo Stretto di Gibilterra (confermando l'accordo Spagna-Marocco) e raddoppio ed elettrificazione della linea Fes-Oujda.

Rete aeroportuale

In tema di infrastrutture aeroportuali vale la pena notare che l'autorità nazionale incaricata della gestione - l'Office national des aéroports (ONDA) - ha programmato di accrescere le capacità di gestione del traffico aereo per far fronte al previsto aumento del numero di passeggeri transitanti per il Marocco, che dall'attuale quota di 7 milioni dovrebbe giungere a 20 milioni nel 2020.

Nel febbraio del 2004, inoltre, il governo marocchino ha provveduto alla liberalizzazione del mercato del trasporto aereo e all'eliminazione della maggior parte delle restrizioni alle compagnie aeree desiderose di istituire rotte verso il Marocco.

3.2.2 Algeria

L'Algeria è uno dei Paesi più grandi nell'ambito dei rapporti Euro-Mediterranei, nonché uno dei principali fornitori di risorse energetiche per diversi Paesi Ue. Basta già questo per comprendere l'importanza dei motivi che hanno spinto l'Europa a far sì che l'Algeria partecipasse a pieno titolo al Processo di Barcellona, contribuendo anche al superamento della difficile situazione interna, che rischiava di allontanare il Paese dalle relazioni con l'area Mediterranea. La Delegazione della Commissione europea in Algeria è stata aperta già nel 1979, in seguito alla firma dell'Accordo di Cooperazione tra la Comunità europea e l'Algeria nel 1976. L'Algeria ha poi concluso i negoziati per l'Accordo di Associazione con l'Unione europea il 19 dicembre 2001; l'Accordo, firmato il 22 aprile 2002 nel corso del Summit Euro-Mediterraneo di Valencia ed entrato in vigore il 1° settembre 2005, prevede una *Free Trade Area (FTA)* fra le due parti dopo 12 anni.

Il RTAP 2007-2013 per l'Algeria prevede le seguenti azioni:

- pianificazione coordinata delle infrastrutture nazionali e regionali con i programmi transeuropei e le reti TEN;
- elaborazione di misure a scala nazionale per la riduzione dei tempi di sosta dei terminal-container;
- introdurre le direttive del IMO-FAL Convention per standardizzare le procedure formali che regolano l'ingresso e l'uscita dai porti, in modo tale che la documentazione possa essere accettata in tutti i porti regionali;
- valutare gli effetti delle riforme relative alla concorrenza nel settore del trasporto marittimo nazionale e produrre indicazioni per rimuovere fattori di distorsione nelle competizioni;
- relativamente alle convenzioni internazionali e data la necessità di migliorare safety and security nel trasporto marittimo, priorità dovrebbe essere data alla totale implementazione delle indicazioni derivanti dai regolamenti IMO/ILO;
- valutare e, dove possibile, implementare sistemi VTS o VTMS nei principali porti e coordinare le soluzioni tecnologiche fra i porti e le coste vicine;
- garantire la sicurezza della rete stradale, attraverso l'introduzione di controlli tecnici delle strade, di collaudi dei veicoli, di una regolamentazione trasparente per la concessione delle licenze per il trasporto di passeggeri e per l'accesso alla professione, e mediante

l'applicazione delle convenzioni internazionali relative al trasporto di beni pericolosi;

- riformare la legislazione nazionale del trasporto aereo in linea con l'apertura del mercato a vettori esterni;
- sviluppo della logistica in termini di piattaforme logistiche;
- sviluppo dei progetti identificati dall'HLG a breve termine;
- preparazione degli studi di prefattibilità relativamente ai progetti identificati dall'HLG a lungo termine (da iniziare dopo il 2010);
- replicare il modello utilizzato per le autostrade del mare nei progetti pilota ai futuri progetti;
- garantire una connessione organica della rete nazionale con le nuove infrastrutture all'interno degli assi transnazionali;
- curare l'aspetto della sicurezza nella progettazione, realizzazione ed esercizio dei nodi e delle opere stradali da realizzare;
- continuare a partecipare allo sviluppo del Global Navigation Satellite System (Galileo) nella regione del Mediterraneo, potenziando il ruolo del Galileo Euromed Cooperation Office.

In accordo con le indicazioni dell'HLG è inoltre previsto, nel breve medio termine (*Short-term - to start prior to 2010*), l'ammodernamento del Porto di Djen-Djen.

L'Italia è impegnata in varie iniziative che puntano alla riconciliazione nazionale ed alla rinascita sociale ed economica dell'Algeria, con un interesse particolare per le politiche di privatizzazione, per lo sviluppo delle PMI e per l'aumento dell'occupazione.

L'Unione Europea, infine, insieme con il governo nazionale algerino, ha redatto il *Country Strategy Paper* (CSP) per il periodo 2007-2013. Il CSP indica le principali tematiche su cui si basa la cooperazione tra l'UE e l'Algeria relativamente all'*European Neighbourhood and Partnership Instrument* (ENPI). Lo strumento operativo per finanziare la cooperazione è il *National Indicative Programme* (NIP). Il NIP per l'Algeria è relativo al periodo 2007-2010 ed alloca una somma indicativa di 220 MEuro.

Gli obiettivi del CSP 2007-2013, strettamente connessi alla mobilità, sono:

- la creazione di condizioni favorevoli per perseguire lo sviluppo sostenibile nelle sue principali declinazioni (ambientale, sociale ed economico);
- l'agevolazione degli scambi di prodotti e servizi, in accordo con i relativi regolamenti tecnici e la valutazione di procedure standard di conformità;

l'agevolazione degli scambi dovrà avvenire adottando moderne procedure doganali (inclusi gli aspetti di security aspects relativi alla supply chain internazionale);

- lo sviluppo di un sistema dei trasporti sicuro ed il rafforzamento delle infrastrutture nazionali e regionali con le relative interconnessioni con le reti TEN.

Le priorità nel sistema della mobilità sono relative:

- allo sviluppo dei porti in termini di infrastrutture e servizi di supporto all'export di prodotti freschi con attenzione alle tematiche connesse (riforma doganale, ispezioni sanitarie);
- lo sviluppo della logistica in termini di piattaforme logistiche, incentivi al rinnovo delle flotte, etc.;
- lo sviluppo dell'autostrada est-ovest per ridurre la congestione nei principali centri urbani e per risolvere i problemi connessi all'accesso alle aree industriali e commerciali.

L'Algeria necessita di sviluppare la propria capacità di pianificazione regionale. Per sviluppare le aree industriali e commerciali si promuove il coinvolgimento dei privati, inizialmente attraverso la realizzazione di progetti pilota.

Sono previsti inoltre degli accordi tra l'Algeria e gli altri paesi della sponda sud, ed in particolare:

- per il trasporto stradale è attiva la convention maghrébine firmata nel 1990, relativa alla mobilità di persone e di merci en 1990 tra i paesi dell'UMA; i trasportatori di questi paesi possono realizzare operazioni di trasporto senza particolari condizioni;
- per il trasporto ferroviario, il traffico tra i tre paesi del Maghreb, interrotto tra l'Algeria ed il Marocco dopo il 1994, si effettua dopo il 1967, in riferimento alla Convention de Transport Ferroviaire Maghrébin (CTFM).

L'Algeria è inoltre inserita nel progetto dell'*High Level Group* finalizzato alla creazione di assi transnazionali di trasporto tra i paesi dell'Ue ed i Paesi "vicini".

Gli assi che interessano l'Algeria sono:

- le autostrade del mare;
- l'*Asse del Sud-Ovest*.

Per il primo asse, il porto di porto di Djen-Djen rientra nella lista dei porti delle "autostrade del mare" (stella rossa in Figura 3.8).

Per il secondo asse, il progetto prevede, per la porzione di territorio all'interno dell'Algeria, una linea di connessione multimodale (tratto rosso in Figura 3.8) che attraversa le città di Ain Temouchent, Oran, Chlef, Medea, Setif, Costantine, Khroub, Guelma, Souk Aras.

L'Algeria è inoltre inserita nel progetto dell'*High Level Group* finalizzato alla creazione di assi transnazionali di trasporto tra i paesi dell'Ue ed i Paesi vicini.

Gli assi che interessano l'Algeria sono:

- le autostrade del mare;
- il South Western Axis.

Per il primo asse, il porto di porto di Djen-Djen rientra nella lista dei porti delle "autostrade del mare" (stella rossa in Figura 3.8).

Per il secondo asse, il progetto prevede, per la porzione di territorio all'interno dell'Algeria, una linea di connessione multimodale (tratto rosso in Figura 3.8) che attraversa le città di Ain Temouchent, Oran, Chlef, Medea, Setif, Costantine, Khroub, Guelma, Souk Aras.

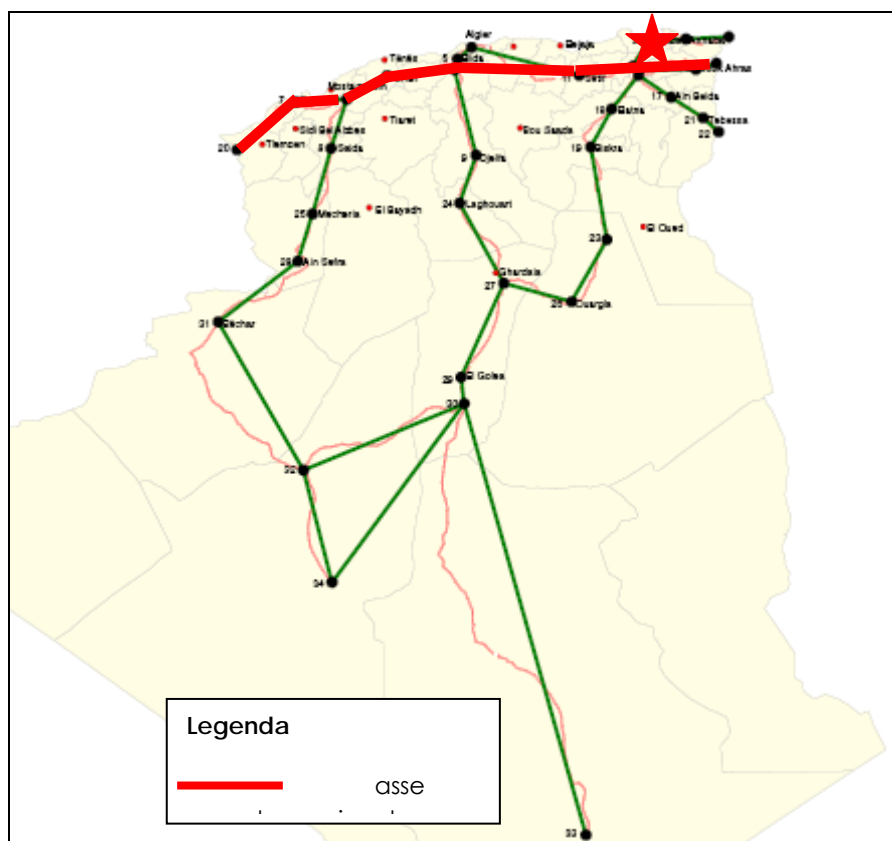


Figura 3.8 - Il *Asse del Sud-Ovest* che interessa l'Algeria

Rete portuale

La legge n. 98-05 del 25 giugno 1998 ha introdotto, in materia di gestione del trasporto marittimo, uno schema organizzativo basato sulla separazione tra i compiti di servizio pubblico e le attività commerciali aperte alla concorrenza. Sono state così create tre Autorità portuarie su base regionale incaricate del servizio pubblico. Le Autorità partecipano, tra le altre cose, ai lavori di manutenzione, ristrutturazione e sviluppo delle infrastrutture portuarie di cui prima si occupava esclusivamente lo Stato.

Il porto di Djen-Djen rientra nella lista dei porti delle Motorways Of the Sea.

Il gruppo Portek International di Singapore nel 2004 ha siglato un accordo per la gestione del terminal contenitori di Bejaia; la concessione ha durata 20 anni. Il terminal, costato 17 milioni di \$, è dotato di 500 metri di banchina ed una capacità di 0,35 milioni di TEU l'anno (Ocean Shipping, 2003).

I principali interventi sulla rete portuale sono (Boughedaoui, Benaissa, 2008):

- per il periodo 2005-2010 è previsto lo sviluppo dei terminal contenitori nei porti di Oran, Algeri, Bejaia e Djendjen;
- per il periodo 2015-2025 è previsto lo sviluppo dei porti commerciali.

Rete stradale

Nelle intenzioni del governo algerino vi è l'estensione dei piani di privatizzazione all'intero sistema stradale algerino. Attualmente, infatti, il finanziamento della costruzione e della manutenzione delle strade è a carico dello Stato.

Considerato che la maggior parte del trasporto delle merci all'interno del paese avviene su strada, lo sviluppo delle rete stradale è obiettivo prioritario del governo. L'attuale programma di sviluppo della rete stradale mira principalmente:

- al rafforzamento ed alla modernizzazione delle strade esistenti;
- al raddoppio di alcuni assi;
- alla costruzione di nuovi collegamenti nel sud del Paese, in considerazione del fatto che le zone minerarie del sud risultano ancora mal collegate alla rete portuale.

Nel mese di aprile 2006 il governo algerino ha selezionato alcune compagnie cinesi e giapponesi per l'assegnazione di contratti – per un ammontare di 11,5 miliardi di dollari finanziati interamente dal governo – per la costruzione di sei autostrade, per un totale di circa 1000 km.

Come evidenziato in Figura 3.9 i principali interventi sulla rete stradale sono (Boughedaoui, Benaissa, 2008):

- la costruzione dell'autostrada Est - Ovest dalla frontiera Algeria-Tunisia alla frontiera Algeria-Marocco con un'estensione di 1.216 Km;
- la costruzione dell' *Autoroute des hauts plateaux* per lo sviluppo dei territori *Hauts Plateaux*;
- la realizzazione di assi di penetrazione Nord-Sud relativi ai collegamenti Constantine – Batna – Biskra e Alger – Médéa – Djelfa - Laghouat;
- la realizzazione della strada *Transsaharienne* che si sviluppa nel complesso per 13.428 km; si prevede di realizzare: entro il 2010, 5.889 Km; entro il 2015, 4.406 Km; entro il 2020, 2.306 Km; entro il 2025 827 Km.

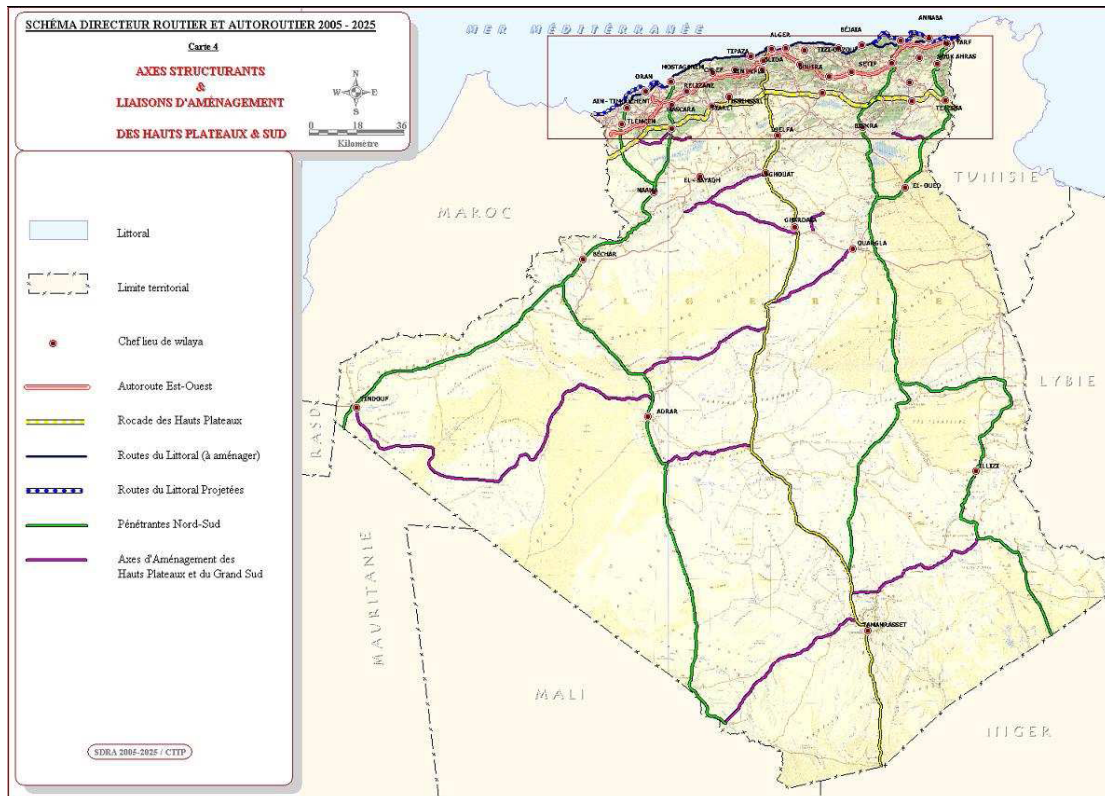


Figura 3.9 – Algeria. La rete stradale entro il 2025 (Fonte Schéma directeur routier et autoroutier, 2006)

Rete ferroviaria

Nell'ambito del programma di sviluppo del trasporto ferroviario, la Société nationale de transport ferroviaire (SNTF) ha lanciato nell'estate del 2005 due bandi di gara per lo studio e la realizzazione di due nuove linee ad alta velocità. I piani di modernizzazione comprendono, inoltre, il potenziamento del parco mezzi con l'acquisto di 30 nuove locomotive diesel. Va segnalato che al settore ferroviario sono andati 500 dei 700 miliardi di dinari concessi all'insieme dei trasporti pubblici nell'ambito del Programma complementare di sostegno alla crescita. Per dinamizzare alcuni settori e responsabilizzare le strutture interessate, la SNTF ha creato dieci filiali; ad ognuna è stato attribuito un settore di attività.

I principali interventi sulla rete ferroviaria sono (Boughedaoui, Benaissa, 2008):

- la realizzazione di una rete ad alta velocità ferroviaria per la mobilità nazionale ed internazionale di persone (Transmagreb) (Figura 3.10);
- l'ammodernamento delle *rocade nord*;
- la creazione di assi di penetrazione interna connessi alla Rocade Nord;

- l'elettrificazione della rete della periferia algerina e la modernizzazione del materiale rotabile.

Si prevede, entro il 2025, di ottenere una rete ferroviaria di 6.555 km di cui 1.800 km con doppio binario (circa il 30% della rete complessiva).



Figura 3.10 – Progetto del Transmaghreb (Ministero Dei Trasporti dell'Algeria, 2008)

Rete aeroportuale

La maggior parte degli aeroporti secondari sono in fase di modernizzazione per accogliere il traffico internazionale e un numero maggiore di voli domestici.

Nell'ambito dei piani di privatizzazione del settore dell'aviazione è prevista la parziale privatizzazione della compagnia Air Algérie.

3.2.3 Tunisia

La Tunisia si colloca al centro della congiunzione tra il bacino orientale e quello occidentale del Mediterraneo, questa posizione geografica la rende una terra strategica per la realizzazione del progetto di integrazione del sistema dei trasporti euro-mediterraneo.

A partire dal 1992, la politica dei trasporti tunisina si è essenzialmente concentrata sulla liberalizzazione del settore, la privatizzazione delle compagnie dei trasporti e l'adeguamento infrastrutturale. La privatizzazione ha inizialmente riguardato le compagnie di trasporto terrestre; successivamente, è stato privatizzato il 20% della compagnia aerea di bandiera Tunisair ed è stata annunciata la privatizzazione di una parte della Compagnie Tunisienne de Navigation.

La Tunisia è stato il primo Paese della sponda sud del Mediterraneo a firmare l'Accordo di Associazione, nel quadro del Processo di Barcellona, nel 1995. L'Accordo, entrato in vigore il 1° marzo 1998, prevede una *Free Trade Area (FTA)* fra le due parti.

La Tunisia ha avviato, a partire dall'entrata in vigore dell'Accordo di Associazione, un processo di diminuzione progressiva delle tasse doganali al fine di armonizzarle e avvicinarle alle esenzioni di cui beneficia l'Unione Europea. La Tunisia intende allo stesso tempo trarre benefici dagli accordi di libero scambio conclusi, a livello bilaterale (Marocco, Giordania e Turchia) e sul piano regionale e multilaterale con i Paesi del mondo arabo (la grande zona araba di libero scambio), con l'associazione europea di libero scambio (Norvegia, Svizzera ed Islanda) e con i paesi firmatari dell'accordo di Agadir (Marocco, Egitto, Giordania). Al termine di tale processo, la Tunisia avrà concluso una serie di accordi di libero scambio nel rispetto della Dichiarazione di Barcellona che prevede l'instaurazione di una zona di libero scambio Euro-mediterranea nel 2010.

I programmi ed i progetti europei in Tunisia sono molti; per quanto riguarda quelli finanziati in ambito MEDA esistono due modalità distinte di finanziamento: aiuti finanziari diretti allo Stato tunisino (per aggiustamento strutturale e aiuti settoriali) e finanziamento di progetti di investimento sul campo (sviluppo rurale, aiuti alle PMI, ecc.).

Il RTAP 2007-2013 per la Tunisia prevede le seguenti azioni:

- pianificazione coordinata delle infrastrutture nazionali e regionali con i programmi transeuropei e le reti TEN;
- lavorare verso l'assegnazione di funzioni nella gestione dei porti e dei terminal, e verso la regolazione delle differenti agenzie autonome. La

gestione dei porti e dei terminal dovrebbe essere decentralizzata, per esempio, attraverso l'istituto della concessione ai privati;

- elaborazione di misure a scala nazionale per la riduzione dei tempi di sosta dei terminal-container;
- introdurre le direttive del IMO-FAL Convention per standardizzare le procedure formali che regolano l'ingresso e l'uscita dai porti, in modo tale che la documentazione possa essere accettata in tutti i porti regionali;
- valutare gli effetti delle riforme relative alla concorrenza nel settore del trasporto marittimo nazionale e produrre indicazioni per rimuovere fattori di distorsione nelle competizioni;
- garantire la sicurezza della rete stradale, attraverso l'introduzione di controlli tecnici delle strade, di collaudi dei veicoli, di una regolamentazione trasparente per la concessione delle licenze per il trasporto di passeggeri e per l'accesso alla professione, e mediante l'applicazione delle convenzioni internazionali relative al trasporto di beni pericolosi;
- elaborare uno *strategy paper* specifico sul trasporto ferroviario nazionale con particolare riferimento al trasporto delle merci;
- riformare la legislazione nazionale del trasporto aereo in linea con l'apertura del mercato a vettori esterni;
- sviluppo della logistica in termini di piattaforme logistiche;
- sviluppo dei progetti identificati dall'HLG a breve termine;
- preparazione degli studi di prefattibilità relativamente ai progetti identificati dall'HLG a lungo termine (da iniziare dopo il 2010);
- replicare il modello utilizzato per le autostrade del mare nei progetti pilota ai futuri progetti;
- garantire una connessione organica della rete nazionale con le nuove infrastrutture all'interno degli assi transnazionali;
- curare l'aspetto della sicurezza nella progettazione, realizzazione ed esercizio dei nodi e delle opere stradali da realizzare;
- continuare a partecipare allo sviluppo del Global Navigation Satellite System (Galileo) nella regione del Mediterraneo, potenziando il ruolo del Galileo Euromed Cooperation Office.

Sono inoltre previsti, in accordo con le indicazioni dell'HLG, i seguenti interventi infrastrutturali:

- nel breve medio termine (*Short-term - to start prior to 2010*):
 - l'aumento della profondità nel porto di Enfidha;
- nel lungo termine (*Long-term - to start after 2010*):
 - lo sviluppo di 12 zone logistiche.

L'Italia ha sviluppato un'intensa attività di cooperazione economica con la Tunisia, con un aumento della presenza di imprese italiane, anche grazie all'intensificazione dell'attività internazionale delle Regioni. Inoltre, rappresentano un modello sia le società miste create per superare i contenziosi tradizionali nel settore della pesca, sia i rapporti istituiti per risolvere i problemi nel settore migratorio.

L'Unione Europea, infine, insieme con il governo nazionale tunisino, ha redatto il *Country Strategy Paper (CSP)* per il periodo 2007-2013. Il CSP indica le principali tematiche su cui si basa la cooperazione tra l'UE ed il Marocco relativamente all'*European Neighbourhood and Partnership Instrument (ENPI)*. Lo strumento operativo per finanziare la cooperazione è il *National Indicative Programme (NIP)*. Il NIP per la Tunisia è relativo al periodo 2007-2010 ed alloca una somma indicativa di 300 MEuro.

Gli obiettivi del CSP 2007-2013, strettamente connessi alla mobilità, sono:

- facilitare gli scambi di prodotti e servizi, in accordo con i relativi regolamenti tecnici e la valutazione di procedure standard di conformità;
- sviluppare un sistema dei trasporti sicuro (*safety and security*), migliorando le infrastrutture nazionali e regionali con le relative interconnessioni con le reti TEN;
- sviluppare un sistema dei trasporti sostenibile.

Le priorità nel sistema della mobilità sono relative:

- al miglioramento della competitività degli scambi internazionali;
- allo sviluppo della trasporto dei container, alla gestione multimodale dei trasporti ed allo sviluppo dei servizi logistici.

Al fine di trarre vantaggi dalla creazione della *Euro-Mediterranean Free Trade Area* è necessario stabilire accordi bilaterali sugli scambi di prodotti industriali, ad esempio l'*ACAAs (Agreements on Conformity Assessment and Acceptance of Industrial Products)*. A tal fine nel NIP sono previsti 23MEuro al fine di sviluppare:

- regole e standard, in accordo con le indicazioni dell'UE (allineamento orizzontale e legislazione di settore);
- organismi istituzionali e ammodernamento di procedure standardizzate (standardisation, accreditation, metrology, conformity assessment system

and ex post market surveillance) sulla base di strutture pubbliche e private esistenti con la prospettiva di sviluppare sinergie, chiarendo le rispettive competenze ed eliminando i potenziali conflitti di interesse;

- processi di negoziato e stipula di accordi ACAA nei settori prioritari.

La Tunisia è inoltre inserita nel progetto dell'*High Level Group* finalizzato alla creazione di assi transnazionali di trasporto tra i paesi dell'Ue ed i Paesi "vicini".

Gli assi che interessano la Tunisia sono:

- le autostrade del mare;
- il South Western Axis.

Per il primo asse, il sistema portuale costituito dai porti di Radès e Enfida rientra nella lista dei porti delle autostrade del mare (stella rossa in Figura 3.11).

Per il secondo asse, il progetto prevede, per la porzione di territorio all'interno della Tunisia, una linea di connessione multimodale (tratto rosso in Figura 3.11) che attraversa le città di Tabarka, Djebel Abiod, Sejenane, Jefna, Matfur, Ain Ghelal, Jedeida, Tunis, Enfidaville, Sousse, Sfax, Skhira, Gabes, Medenine, Ben Guerdane, Ras Jdair (al confine con la Libia).

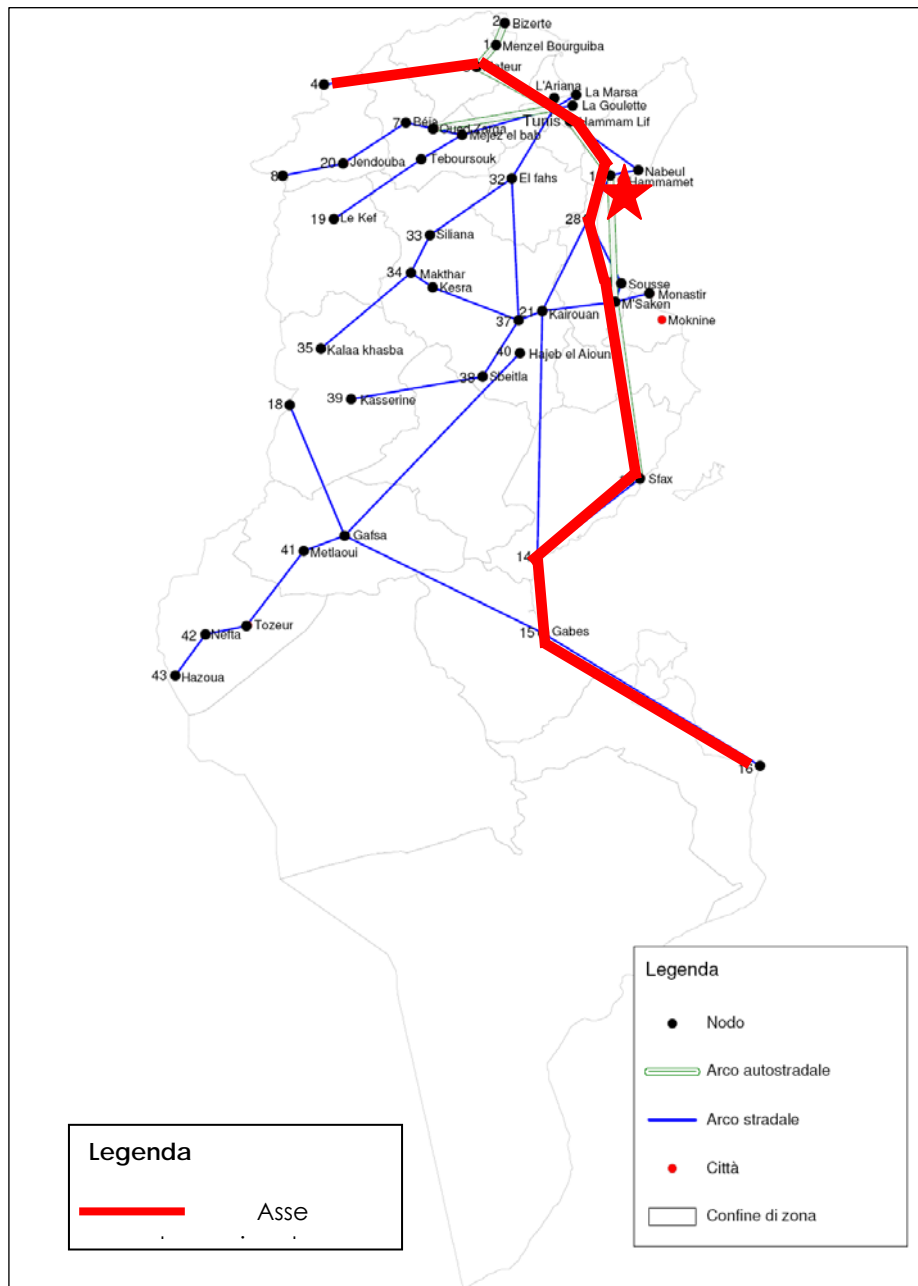


Figura 3.11 – L'Asse del Sud-Ovest che interessa la Tunisia

Rete portuale

Per quanto riguarda le infrastrutture portuali, gli investimenti pubblici sono finalizzati alla realizzazione di opere di adeguamento strutturale e di informatizzazione di alcuni terminali. Le principali opere di ammodernamento avviate riguardano i porti di La Goulette e Radès, in quanto principali porti di transito del traffico di container e traghetti. Occorre, poi, menzionare il progetto relativo al nuovo porto marittimo di Enfida.

Il sistema portuale costituito dai porti di Radès e Enfida rientra nella lista dei porti delle Motorway Of the Sea.

Rete stradale

Il progetto di collegamento di 51 km da Tunisi a Bizerte e di 67 km da Tunisi a Oued Zarga, direzione confine con l'Algeria, è quasi completo con un costo di TD225m (US\$175m).

Il governo tunisino è inoltre attivo nella pianificazione dell'estensione della rete autostradale, incluso la sezione tunisina di 780 km dell'autostrada Transmaghrebina che rappresenta un progetto di tipo strategico.

Rete ferroviaria

La SNCFT, l'impresa pubblica che gestisce la rete ferroviaria nazionale, ha adottato un piano industriale di risanamento che dovrebbe consentire la partecipazione del settore privato. Numerosi sono gli istituti finanziari internazionali (tra i quali BAD, BEI, BIRD, JBIC) che hanno messo a disposizione fondi per la modernizzazione del trasporto ferroviario.

Il programma di sviluppo 2006/2021 del trasporto passeggeri su rotaia del "Grand Tunis" prevede l'estensione, il riammodernamento e la realizzazione di linee ferroviarie per un valore di circa 10 miliardi di Euro.

La BAD (Banque Africaine de Développement) ha concesso alla Tunisia un prestito di 74,44 Milioni di Euro (rimborsabile in 20 anni) per finanziare il 90% degli studi di modernizzazione e riabilitazione delle infrastrutture ferroviarie.

La SNCFT dovrebbe dotarsi di una rete ferroviaria rapida. Tale rete sarà dotata di quattro nuove linee di 84 KM, su un raggio di 15 Km a partire dalla capitale; avrà una capacità di trasporto di 20.000 viaggiatori l'ora e scorrerà su un sito protetto senza passaggi a livelli, raggiungendo una velocità commerciale di 30/35 Km orari. La relativa gara non è stata ancora bandita.

Tra i progetti ferroviari in corso vi è l'elettrificazione della linea Tunis- Borj Cédria (periferia sud di Tunisi): è previsto un finanziamento giapponese (JBIC) di 140 milioni di Euro per l'elettrificazione dei 23 km di linea. Nel maggio 2003 è iniziato lo studio di fattibilità tecnico-economica di elettrificazione di tale linea. Nel 2006 è stata lanciata una gara internazionale per l'acquisizione del relativo materiale ferroviario. Sempre nel 2006 è stata lanciata un'ulteriore gara per l'elettrificazione del medesimo tratto ferroviario e per la fornitura di treni per un valore di circa 148 milioni di € (in gara Alstom e la Coreana ROTEM).

Rete aeroportuale

In questo settore la presenza dello stato è ancora abbastanza forte. Negli ultimi dieci anni ci sono state delle iniziative legislative e commerciali per l'apertura del mercato. All'interno dell'UMA, un accordo è stato firmato nell'ambito del trasporto aereo con la Royal Air Maroc sulla base di un "code-sharing agreement" tra Tunisi e Casablanca. Gli accordi in materia di liberalizzazione del trasporto aereo si riferiscono soprattutto ai charter e al carico aereo di merci e sono stati firmati dai paesi della Lega Araba. Nel mese di dicembre 2003 un gruppo di paesi composto da Egitto, Marocco, Tunisia, Giordania, Libano ed Arabia Saudita si è, inoltre, riunito ad Amman per discutere accordi multilaterali finalizzati all'elaborazione di un progetto di liberalizzazione dei trasporti aerei a livello regionale.

3.2.4 Egitto

L'Egitto è sempre stato un Paese chiave, sia per il suo ruolo nel processo di pace in Medio Oriente sia per le numerose partnership che ha posto in essere con vari Stati ed organizzazioni internazionali, dagli accordi di libero scambio come il COMESA (Common Market for Eastern and Southern Africa) e l'Accordo di Agadir, alla partecipazione al Processo di Barcellona ed all'obiettivo dell'istituzione nel 2010 di un'area di libero scambio Euro-Mediterranea. Le negoziazioni per l'Accordo di Associazione tra Egitto e Unione Europea sono state avviate nel 1995 e si sono concluse nel 2001, con la sigla dell'accordo che è poi entrato in vigore il 1° giugno 2004.

La cooperazione italiana in Egitto riguarda prioritariamente settori come la sanità, la cultura, la lotta alla povertà, l'ambiente, i servizi pubblici e le PMI. Inoltre, sono molto intensi i rapporti economici e commerciali tra i due Paesi: l'Italia è il secondo partner commerciale dell'Egitto dopo gli Stati Uniti e rappresenta il primo mercato per le esportazioni egiziane.

Il RTAP 2007-2013 per l'Egitto prevede le seguenti azioni:

- pianificazione coordinata delle infrastrutture nazionali e regionali con i programmi transeuropei e le reti TEN;
- elaborazione di misure a scala nazionale per la riduzione dei tempi di sosta dei terminal-container;
- introdurre le direttive del IMO-FAL Convention per standardizzare le procedure formali che regolano l'ingresso e l'uscita dai porti, in modo tale che la documentazione possa essere accettata in tutti i porti regionali;
- valutare gli effetti delle riforme relative alla concorrenza nel settore del trasporto marittimo nazionale e produrre indicazioni per rimuovere fattori di distorsione nelle competizioni;
- relativamente alle convenzioni internazionali e data la necessità di migliorare safety and security nel trasporto marittimo, priorità dovrebbe essere data alla totale implementazione delle indicazioni derivanti dai regolamenti IMO/ILO;
- garantire la sicurezza della rete stradale, attraverso l'introduzione di controlli tecnici delle strade, di collaudi dei veicoli, di una regolamentazione trasparente per la concessione delle licenze per il trasporto di passeggeri e per l'accesso alla professione, e mediante

l'applicazione delle convenzioni internazionali relative al trasporto di beni pericolosi;

- sviluppo del trasporto ferroviario mediante investimenti infrastrutturali e riforme del sistema;
- elaborare uno *strategy paper* specifico sul trasporto ferroviario nazionale con particolare riferimento al trasporto delle merci;
- riformare la legislazione nazionale del trasporto aereo in linea con l'apertura del mercato a vettori esterni;
- sviluppo della logistica in termini di piattaforme logistiche;
- sviluppo dei progetti identificati dall'HLG a breve termine;
- preparazione degli studi di prefattibilità relativamente ai progetti identificati dall'HLG a lungo termine (da iniziare dopo il 2010);
- replicare il modello utilizzato per le autostrade del mare nei progetti pilota ai futuri progetti;
- garantire una connessione organica della rete nazionale con le nuove infrastrutture all'interno degli assi transnazionali;
- curare l'aspetto della sicurezza nella progettazione, realizzazione ed esercizio dei nodi e delle opere stradali da realizzare.

Sono inoltre previsti, in accordo con le indicazioni dell'HLG, i seguenti interventi infrastrutturali:

- nel breve medio termine (*Short-term - to start prior to 2010*):
 - l'ammodernamento del collegamento stradale Alexandria-Cairo-Suez-Taba;
 - l'ammodernamento del collegamento stradale Ismailia-East Port Said;
 - la realizzazione della piattaforma *multipurpose* nell'*East Port Said*;
- nel lungo termine (*Long-term - to start after 2010*):
 - la realizzazione del sistema di segnalamento e stazionamento nel collegamento ferroviario a Beni Suef-El Minya-Asyout;
 - l'ammodernamento del sistema di trasporto lungo il Nilo (oltre Cairo);
 - l'estensione dell'esistente breakwater e la nuova piattaforma del *El Dekhela Port*;
 - l'elettrificazione del collegamento ferroviario Shebin El Qanater-Damietta;
 - la realizzazione del collegamento ferroviario Bir El Abd-Rafah;

- l'ammodernamento del collegamento stradale lungo la costa Rafah-Damietta-Alexandria-El Saloum;
- la realizzazione del tunnel stradale nel canale di Suez;
- la realizzazione del collegamento stradale *Burg Al Arab-Aswan western desert*.

Nell'Action Plan 2007-2013 l'Egitto ha formulato una innovativa strategia nazionale relativa al settore dei trasporti: il "Multimodal transport and logistic system of the Eastern Mediterranean region and master plan in the Arab Republic of Egypt", che riformerà tutte le modalità del trasporto in parallelo, ricorrendo soprattutto al finanziamento dei privati per nuovi investimenti delle infrastrutture. Gli obiettivi chiave della riforma sono intermodalità, sicurezza e sostenibilità ambientale.

Le priorità della riforma del settore dei trasporti enunciate nel Piano d'Azione sono le seguenti:

- garantire la sicurezza della rete stradale, attraverso l'introduzione di controlli tecnici delle strade, di collaudi dei veicoli, di una regolamentazione trasparente per la concessione delle licenze per il trasporto di passeggeri e per l'accesso alla professione, e mediante l'applicazione delle convenzioni internazionali relative al trasporto di beni pericolosi;
- ristrutturare la Egyptian National Railways, riorganizzando la sua gestione amministrativa con l'obiettivo di separare le responsabilità di regolamentazione dagli interessi d'esercizio e di potenziare l'efficienza della rete ferroviaria egiziana, per trasformarla nella principale porta d'accesso dell'Africa;
- potenziare il sistema di trasporto marittimo, incrementando la competitività dell'industria marittima attraverso la partecipazione del settore privato, introducendo un'autorità indipendente responsabile della gestione dei porti, allineando la legislazione nazionale relativa al trasporto marittimo alla legislazione internazionale e soprattutto europea, cooperando per l'applicazione del codice SOLAS/ISPS contro il terrorismo internazionale;
- sviluppare, attraverso un master plan, il trasporto interno via acqua, che potrebbe rivelarsi la modalità di trasporto più conveniente per i prodotti delle imprese egiziane e degli altri paesi africani;

- aumentare le potenzialità del trasporto aereo, rafforzando la capacità amministrativa degli aeroporti, valutare la possibilità della liberalizzazione delle licenze di volo per tutti gli aeroporti del paese (con uno statuto specifico per l'aeroporto del Cairo), negoziare un accordo di trasporto aereo orizzontale con la Commissione Europea (Euro-Mediterranean Aviation Agreement) e collaborare per garantire la sicurezza dell'aviazione contro il terrorismo internazionale, in applicazione delle convenzioni di cui l'Egitto e gli stati membri dell'UE sono parte;
- continuare a partecipare allo sviluppo del Global Navigation Satellite System (Galileo) nella regione del Mediterraneo, potenziando il ruolo del Galileo Euromed Cooperation Office, con sede al Cairo.

L'Egitto è inoltre inserito nel progetto dell'*High Level Group* finalizzato alla creazione di assi transnazionali di trasporto tra i paesi dell'Ue ed i Paesi vicini.

Gli assi che interessano l'Egitto sono:

- le autostrade del mare;
- l'Asse del Sud-Est.

Per il primo asse, il porto di Alexandria (El Dekhela) ed il sistema portuale costituito dai porti di Damietta e East Port Said rientrano nella lista dei porti delle autostrade del mare (stella rossa in Figura 3.12).

Per il secondo asse, il progetto prevede, per la porzione di territorio all'interno dell'Egitto, una linea di connessione multimodale (tratto rosso in Figura 3.12) che attraversa le città di Salum, Alamein, Abusi, Amirya, Darih Efein, Sadat City, Kirdasa, Il Cairo; da quest'ultima, poi, si dirama in quattro direzioni:

- Beni Suef, Minya, Asyut;
- As Suways, Tramad, Elat (al confine con Israele);
- Benha, Tanta, Mahalla El Kubra, Mansura, Dumyat;
- Ramadan City, Al Isma'Iliah; da quest'ultima, poi, si dirama in due direzioni:
 - As Suways;
 - Qantara El Gharbiya, Bur Sa'id, Arish, Sheik Zuwaiyd.

Il porto di Alexandria (El Dekhela) ed il sistema portuale costituito dai porti di Damietta e East Port Said rientrano nella lista dei porti delle Motorway of the Sea.

Un nuovo terminal per navi porta-container è stato aperto a Damietta nel dicembre 2004, con una profondità di 14,5 metri.

Vista l'impossibilità di potenziare il porto di Port Said per mancanza di spazio, si è deciso di realizzare un nuovo terminal contenitori a Est Port Said. Il terminal è dotato di 1200 metri di banchina con profondità di 16,5 metri ed una capacità di 2,2 milioni di TEU l'anno. Una seconda fase di sviluppo garantirà entro il 2009 il raddoppio della lunghezza della banchina fino a 2400 metri (Ocean Shipping, 2003).

Rete stradale

E' in costruzione la tangenziale che circonda Il Cairo per 250 km. E' inoltre in via di rinnovamento la strada che percorre la costa mediterranea e che partecipa alla rete di collegamento tra il Nordafrica e l'Europa Mediterranea attraverso lo Stretto di Gibilterra. Sono stati avviati, inoltre, gli investimenti per la costruzione di una strada di 125 km che colleghi Il Cairo ad Ain Sukna e di una di 85 km che colleghi Helwan e Kouraymat.

Rete ferroviaria

Il governo egiziano si propone, da un lato, di completare una rete infrastrutturale consona al transito delle merci che giungono via mare ai porti egiziani e che sono dirette all'Africa continentale e, dall'altro, di conseguire l'obiettivo di trasferire l'8% del traffico merci su rotaia (attualmente fermo al 3%). A tal fine, il governo ha introdotto alcuni incentivi per attrarre gli investimenti esteri, ha avviato una prima e parziale apertura del settore¹¹⁴ e sta valutando l'opportunità di fornire delle concessioni per l'utilizzo dei terreni adiacenti alle linee ferroviarie.

¹¹⁴ La prima compagnia privata operativa nel comparto ferroviario egiziano è la "Sea Train Egypt", una joint venture composta dall'italiana "Italian Sea Train srl" e dalle egiziane "Egyptian Kadmar Group" e "Egyptian National Railways Jet"; che ha avviato un progetto per lo sviluppo e la gestione di un collegamento ferroviario destinato al trasporto dei turisti diretti ai principali siti archeologici (la prima linea congiungerà Alessandria a Giza).

Rete aeroportuale

Per andare incontro alla prevista crescita del traffico turistico, il governo ha annunciato un piano di investimenti per \$2 miliardi finalizzato al potenziamento di 16 delle strutture aeroportuali esistenti e alla costruzione di 7 nuovi aeroporti.

3.2.5 Palestina

Fin dal momento della sua istituzione nel 1994, le istituzioni europee e gli Stati membri hanno lavorato a fianco dell'Autorità Palestinese per costruire un futuro Stato palestinese democratico ed indipendente, in pace con Israele e gli altri vicini. L'Accordo di Associazione ad interim sul commercio e la cooperazione, firmato dalla Comunità europea e dall'OLP (a beneficio dell'Autorità Palestinese) è entrato in vigore nel luglio del 1997, con gli obiettivi primari di stabilire le condizioni per accrescere la liberalizzazione del commercio, creare una cornice per il dialogo tra l'Ue e l'Autorità Palestinese ed includere i Palestinesi nel Processo Euro-Mediterraneo. L'Unione europea è il maggior donatore per i Palestinesi, attraverso l'assistenza umanitaria, il supporto ai rifugiati, l'assistenza allo sviluppo ed il supporto all'Autorità Palestinese; molto sviluppato è anche l'import-export tra Ue e Palestina.

I rapporti politici bilaterali tra Italia e Autorità Palestinese sono caratterizzati dall'apprezzamento palestinese per il sostegno italiano all'autodeterminazione del popolo palestinese e dalla posizione dell'Italia che ritiene che il sostegno delle riforme e dell'economia palestinesi sia l'unica via per favorire il processo di pace. A tal riguardo, l'Italia è impegnata nella promozione, nel finanziamento e nell'attuazione dei programmi di ricostruzione dell'economia palestinese e numerosi sono i progetti di cooperazione posti in essere in vari settori.

il RTAP 2007-2013 per la Palestina prevede le seguenti azioni:

- pianificazione coordinata delle infrastrutture nazionali e regionali con i programmi transeuropei e le reti TEN;
- elaborazione di misure a scala nazionale per la riduzione dei tempi di sosta dei terminal-container;
- introdurre le direttive del IMO-FAL Convention per standardizzare le procedure formali che regolano l'ingresso e l'uscita dai porti, in modo tale che la documentazione possa essere accettata in tutti i porti regionali;
- valutare gli effetti delle riforme relative alla concorrenza nel settore del trasporto marittimo nazionale e produrre indicazioni per rimuovere fattori di distorsione nelle competizioni;
- relativamente alle convenzioni internazionali e data la necessità di migliorare safety and security nel trasporto marittimo, priorità dovrebbe essere data alla totale implementazione delle indicazioni derivanti dai regolamenti IMO/ILO;

- valutare e, dove possibile, implementare sistemi VTS o VTMS nei principali porti e coordinare le soluzioni tecnologiche fra i porti e le coste vicine;
- garantire la sicurezza della rete stradale, attraverso l'introduzione di controlli tecnici delle strade, di collaudi dei veicoli, di una regolamentazione trasparente per la concessione delle licenze per il trasporto di passeggeri e per l'accesso alla professione, e mediante l'applicazione delle convenzioni internazionali relative al trasporto di beni pericolosi;
- sviluppo del trasporto ferroviario mediante investimenti infrastrutturali e riforme del sistema;
- elaborare uno *strategy paper* specifico sul trasporto ferroviario nazionale con particolare riferimento al trasporto delle merci;
- riformare la legislazione nazionale del trasporto aereo in linea con l'apertura del mercato a vettori esterni;
- sviluppo della logistica in termini di piattaforme logistiche;
- sviluppo dei progetti identificati dall'HLG a breve termine;
- preparazione degli studi di prefattibilità relativamente ai progetti identificati dall'HLG a lungo termine (da iniziare dopo il 2010);
- replicare il modello utilizzato per le autostrade del mare nei progetti pilota ai futuri progetti;
- garantire una connessione organica della rete nazionale con le nuove infrastrutture all'interno degli assi transnazionali;
- curare l'aspetto della sicurezza nella progettazione, realizzazione ed esercizio dei nodi e delle opere stradali da realizzare;
- continuare a partecipare allo sviluppo del Global Navigation Satellite System (Galileo) nella regione del Mediterraneo, potenziando il ruolo del Galileo Euromed Cooperation Office.

La Palestina è inoltre inserita nel progetto dell'*High Level Group* finalizzato alla creazione di assi transnazionali di trasporto tra i paesi dell'Ue ed i Paesi "vicini". Un asse in particolare interessa la Palestina: l'*Asse del Sud-Est*. Il progetto prevede una linea di connessione multimodale (tratto rosso in Figura 3.13) che collega le città di Amman (Giordania) ed Haifa (Israele) ed attraversa la Palestina per una piccola porzione di territorio.

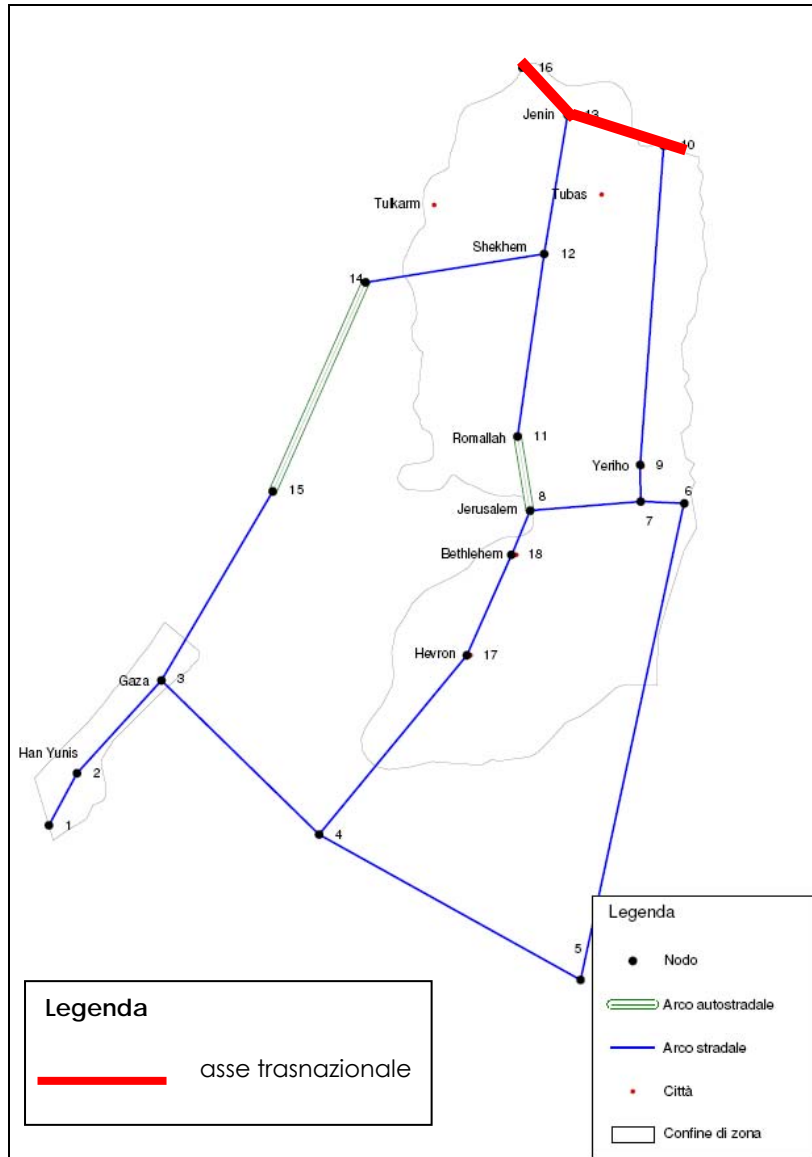


Figura 3.13 – L'Asse del Sud-Est che interessa la Palestina

3.2.6 Giordania

I rapporti tra la Giordania e l'Unione europea hanno le loro radici nella conclusione di un Accordo di Cooperazione nel 1977, che, attraverso i suoi quattro Protocolli tecnici e finanziari, ha permesso lo sviluppo di un'intensa cooperazione economica e la realizzazione di progetti per oltre 300 milioni di euro nei settori dell'acqua, dell'agricoltura, dell'istruzione, della scienza e della tecnologia. Inoltre, altre risorse sono state dirette verso progetti di sviluppo attraverso l'azione della BEI. Nel novembre del 1995 le relazioni si sono evolute nella partnership Euro-Mediterranea nell'ambito del Processo di Barcellona, che ha rappresentato un passaggio da un approccio di cooperazione allo sviluppo ad uno di partnership tra eguali.

Tra Italia e Giordania intercorrono ottimi rapporti, che puntano a sostenere il percorso di riforme economiche, sociali e politiche avviato dalla Giordania. I recenti accordi in tema di promozione e protezione degli investimenti e di imposizione fiscale favoriranno anche la crescita della presenza di imprese italiane in Giordania.

il RTAP 2007-2013 per la Giordania prevede le seguenti azioni:

- pianificazione coordinata delle infrastrutture nazionali e regionali con i programmi transeuropei e le reti TEN;
- elaborazione di misure a scala nazionale per la riduzione dei tempi di sosta dei terminal-container;
- introdurre le direttive del IMO-FAL Convention per standardizzare le procedure formali che regolano l'ingresso e l'uscita dai porti, in modo tale che la documentazione possa essere accettata in tutti i porti regionali;
- valutare gli effetti delle riforme relative alla concorrenza nel settore del trasporto marittimo nazionale e produrre indicazioni per rimuovere fattori di distorsione nelle competizioni;
- relativamente alle convenzioni internazionali e data la necessità di migliorare safety and security nel trasporto marittimo, priorità dovrebbe essere data alla totale implementazione delle indicazioni derivanti dai regolamenti IMO/ILO;
- valutare e, dove possibile, implementare sistemi VTS o VTMS nei principali porti e coordinare le soluzioni tecnologiche fra i porti e le coste vicine;
- garantire la sicurezza della rete stradale, attraverso l'introduzione di controlli tecnici delle strade, di collaudi dei veicoli, di una

regolamentazione trasparente per la concessione delle licenze per il trasporto di passeggeri e per l'accesso alla professione, e mediante l'applicazione delle convenzioni internazionali relative al trasporto di beni pericolosi;

- sviluppo del trasporto ferroviario mediante investimenti infrastrutturali e riforme del sistema;
- sviluppo della logistica in termini di piattaforme logistiche;
- sviluppo dei progetti identificati dall'HLG a breve termine;
- preparazione degli studi di prefattibilità relativamente ai progetti identificati dall'HLG a lungo termine (da iniziare dopo il 2010);
- replicare il modello utilizzato per le autostrade del mare nei progetti pilota ai futuri progetti;
- garantire una connessione organica della rete nazionale con le nuove infrastrutture all'interno degli assi transnazionali;
- curare l'aspetto della sicurezza nella progettazione, realizzazione ed esercizio dei nodi e delle opere stradali da realizzare;
- continuare a partecipare allo sviluppo del Global Navigation Satellite System (Galileo) nella regione del Mediterraneo, potenziando il ruolo del Galileo Euromed Cooperation Office.

Sono inoltre previsti, in accordo con le indicazioni dell'HLG, i seguenti interventi infrastrutturali:

- nel breve medio termine (*Short-term - to start prior to 2010*):
 - la realizzazione del collegamento stradale *Irdib ring road*;
 - l'incremento della capacità del porto di Aqaba (prima fase);
- nel lungo termine (*Long-term - to start after 2010*):
 - la costruzione del collegamento stradale Amman-confine con l'Iraq;
 - l'ammodernamento dell'air cargo;
 - l'espansione, la riabilitazione e la modernizzazione, del terminal passeggeri di Amman, dei terminal arrivi e cargo di Marka.

Il governo israeliano ha avviato un piano per lo sviluppo di un *corridoio economico* al confine israelo-giordano-palestinese denominato "*La valle della pace*". Si tratta di un piano da 10 miliardi di dollari che prevede (www.israele.net, 2007):

- l'apertura di un canale di 160 km tra il Mar Rosso e il Mar Morto;

- una linea ferroviaria che collegherà la città di Haifa con la città giordana di Irbid;
- un aeroporto israelo-giordano nella zona di Aqaba/Eilat;
- un parco industriale israelopalestinese nella Cisgiordania settentrionale.

Per quanto riguarda il settore dei trasporti, in Giordania esistono due principali Autorità competenti in materia di regolamentazione del settore: la *Public Transport Regulatory Commission (PTRC)*, istituita il 16 novembre del 2001 con la legge 48/2001, e la *Jordan Maritime Authority*, un organismo governativo dotato di autonomia finanziaria ed amministrativa istituito con la legge 47/2002. Gli obiettivi principali per entrambe le Autorità, ciascuna nel proprio campo d'azione, sono: garantire servizi di trasporto di elevata qualità e conformi ai più recenti standard di sicurezza a costi sostenibili; aprire le porte a nuove opportunità di investimento; concepire nuove soluzioni per la specializzazione dei servizi di trasporto.

Per la PTRC compiti specifici sono: l'organizzazione della rete del trasporto pubblico ed i suoi itinerari all'interno delle città e tra di esse, monitoraggio, supervisione e coordinamento delle attività delle imprese di pubblici servizi. Per la JMA sono previste funzioni: di controllo e di vigilanza sulla sicurezza per la navigazione all'interno delle acque territoriali giordane; di impulso verso il Ministero competente per ratificare le convenzioni marittime bilaterali, regionali e internazionali e seguire la loro implementazione.

La Giordania è inoltre inserita nel progetto dell'*High Level Group* finalizzato alla creazione di assi transnazionali di trasporto tra i paesi dell'Ue ed i Paesi "vicini".

Gli assi che interessano la Giordania sono:

- le autostrade del mare;
- l'Asse del Sud-Est.

Per il primo asse, il porto di Aqaba rientra nella lista dei porti delle autostrade del mare (stella rossa in Figura 3.14).

Per il secondo asse, il progetto prevede, per la porzione di territorio all'interno della Giordania, una linea di connessione multimodale (tratto rosso in Figura 3.14) che attraversa le città di Aqaba, El Quweira, En Naab, Maan, Jurf El Darawish, El Qatrana, Amman; da quest'ultima, poi, si dirama in tre direzioni:

- Al Mafraq;
- Azraq Shishan;
- Damia.

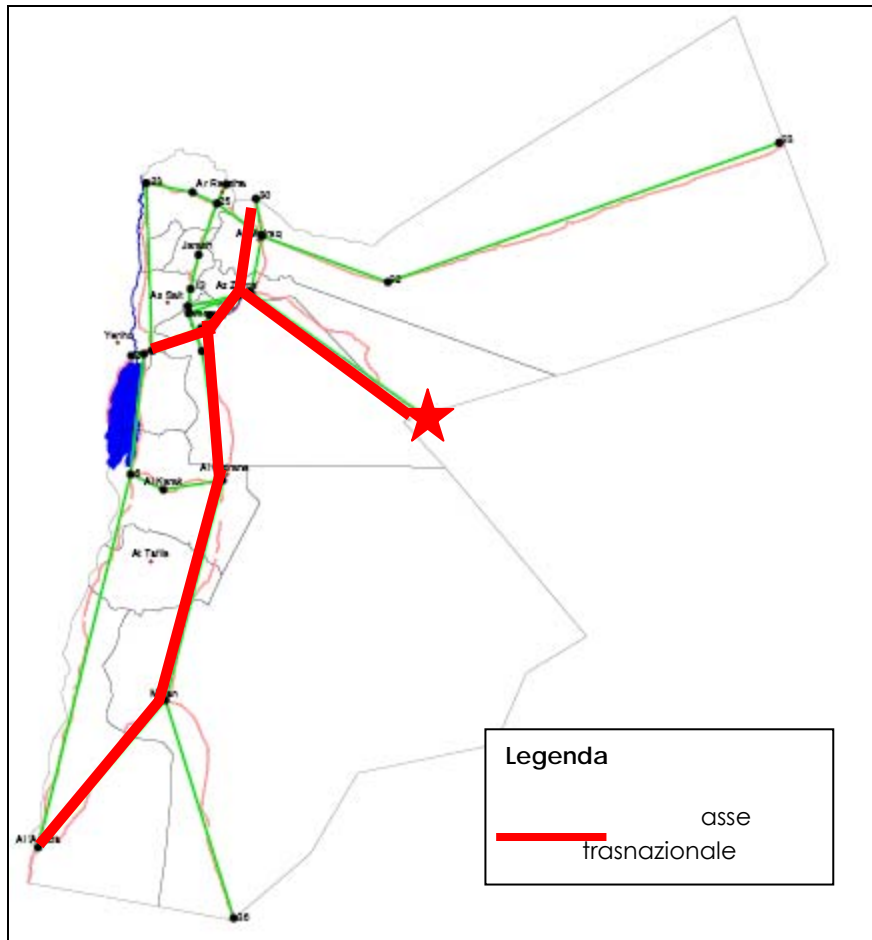


Figura 3.14 – L’Asse del Sud-Est che interessa la Giordania

Rete ferroviaria

Il Piano di sviluppo della rete ferroviaria in Giordania è rappresentato in Figura 3.15.

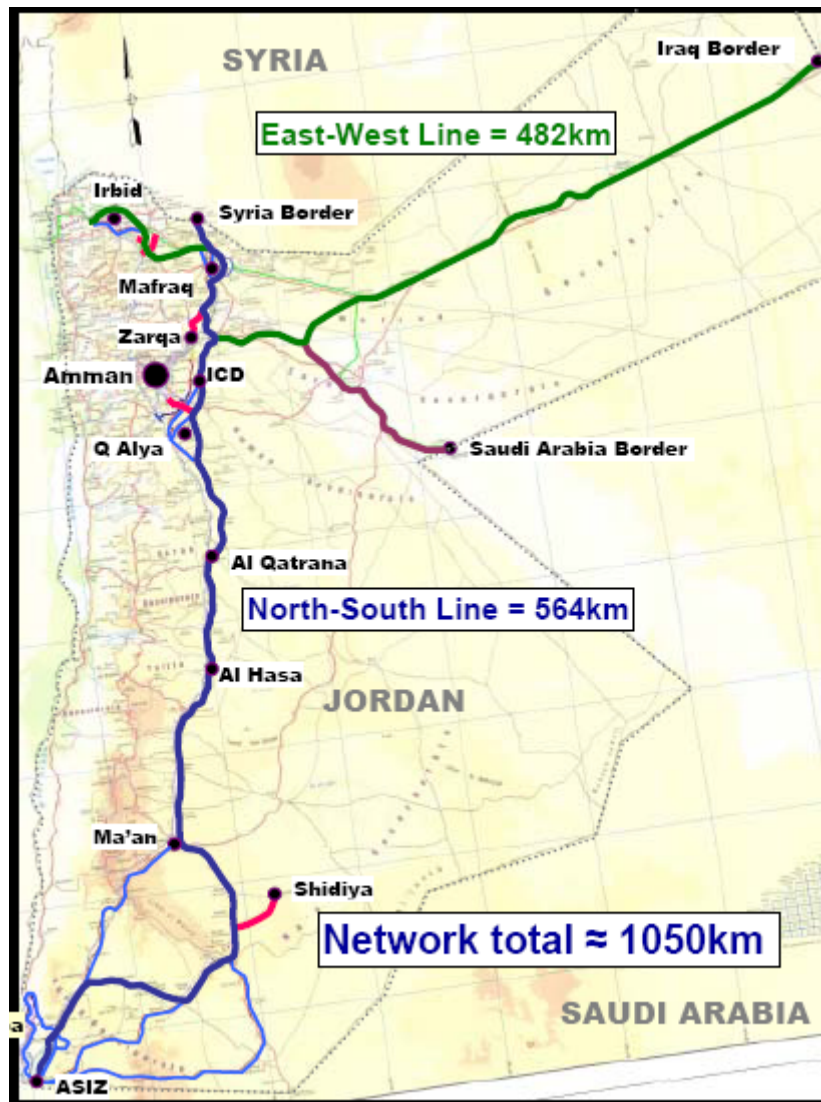


Figura 3.15 - Giordania. Piano di sviluppo della rete ferroviaria

Fonte: Malkawi A.; Jordan Railways Master Plan, The Hashemite Kingdom of Jordan – Ministry of Transport 2008

Rete portuale

Il porto di Aqaba rientra nella lista dei porti delle Motorway of the Sea.

Il governo giordano ha deciso di affidare la gestione del porto di Aqaba a soggetti privati. Dal 2001 Aqaba rientra nell'area di competenza della *Aqaba Special Economic Zone Authority (ASEZA)* e il porto è sotto la tutela della *Aqaba Development Corporation (ADC)* dal 2004.

La ADC ha intrapreso un progetto di ampie dimensioni, del valore di 1 miliardo di dollari, per spostare a sud, a ridosso del confine con l'Arabia Saudita, le infrastrutture portuali esistenti al fine di liberare un'area da dedicare al flusso turistico e di ridisegnare ed espandere il porto.

Rete aeroportuale

La rete aeroportuale giordana si trova al centro di un più ampio e complesso processo di modernizzazione, di privatizzazione e di liberalizzazione che interessa l'intero settore aereo del Regno. Un obiettivo immediato è quello di fare della Giordania il principale punto di transito per i voli aerei diretti in Iraq, consolidando la *partnership* tra la *Royal Jordan Airlines*, la *Iraqi Airlines* e una serie di fornitori di voli *charter*. La *Royal Jordan Airlines* ha inoltre lanciato un piano che prevede molteplici rotte regionali di breve-medio raggio e sta approntando le strategie necessarie a competere con i principali vettori internazionali a partire dal 2007.

3.2.7 Libano

Il primo accordo tra Libano e Comunità europea risale al 1977, con la firma dell'Accordo di Cooperazione entrato in vigore nel novembre del 1978. In ambito Euro-Mediterraneo, il Libano è uno dei primi Paesi che hanno partecipato alla partnership, con l'Accordo di Associazione che è stato concluso nel 2002 e che riguarda il dialogo politico e la sicurezza, le relazioni economiche e la cooperazione in materia sociale, culturale ed umanitaria. Con la Politica di vicinato (ENP) le relazioni aumenteranno e copriranno un più ampio spettro di settori di cooperazione, anche se la recente crisi ha ritardato i negoziati per la definizione di un Piano d'azione Ue-Libano che dovrebbe non solo supportare il programma libanese di riforma democratica, ma anche rafforzare le prospettive economiche attraverso le nuove opportunità di accesso al mercato europeo.

Il Libano mantiene stretti rapporti commerciali con l'Ue ed i Paesi membri ed è beneficiario dell'assistenza comunitaria del programma MEDA, che, per l'assistenza bilaterale, è consistita in 182 milioni di euro nel periodo 1995-1999 (MEDA I) e in 74 milioni di euro nel periodo 2000-2006 (MEDA II). Per quanto riguarda le riforme poste in essere dal Libano, nel settore privato il Programma per la Modernizzazione Industriale ha rappresentato il più importante intervento di sviluppo.

L'Italia ha un ruolo di primo piano nel sostegno politico ed economico del Libano e tradizionalmente i rapporti tra i due Paesi sono molto stretti, con il primo accordo di cooperazione che risale al 1949, seguito da altri accordi a livello economico, giuridico e culturale. L'Italia è il primo partner commerciale del Libano ed ultimamente sono stati conclusi accordi per la protezione e lo sviluppo degli investimenti e l'imposizione fiscale, che favoriranno la presenza di imprese italiane in Libano e di quelle libanesi in Italia.

Il RTAP 2007-2013 per il Libano prevede le seguenti azioni:

- pianificazione coordinata delle infrastrutture nazionali e regionali con i programmi transeuropei e le reti TEN;
- elaborazione di misure a scala nazionale per la riduzione dei tempi di sosta dei terminal-container;
- introdurre le direttive del IMO-FAL Convention per standardizzare le procedure formali che regolano l'ingresso e l'uscita dai porti, in modo tale che la documentazione possa essere accettata in tutti i porti regionali;
- sviluppo del trasporto ferroviario mediante investimenti infrastrutturali e riforme del sistema;

- elaborare uno *strategy paper* specifico sul trasporto ferroviario nazionale con particolare riferimento al trasporto delle merci;
- riformare la legislazione nazionale del trasporto aereo in linea con l'apertura del mercato a vettori esterni;
- sviluppo della logistica in termini di piattaforme logistiche;
- replicare il modello utilizzato per le autostrade del mare nei progetti pilota ai futuri progetti;
- garantire una connessione organica della rete nazionale con le nuove infrastrutture all'interno degli assi transnazionali;
- continuare a partecipare allo sviluppo del Global Navigation Satellite System (Galileo) nella regione del Mediterraneo, potenziando il ruolo del Galileo Euromed Cooperation Office.

Il Libano è inoltre inserito nel progetto dell'*High Level Group* finalizzato alla creazione di assi transnazionali di trasporto tra i paesi dell'Ue ed i Paesi vicini. Un asse in particolare interessa il Libano: il *South Eastern Axis*. Il progetto prevede, per la porzione di territorio all'interno del Libano, una linea di connessione multimodale (tratto rosso in Figura 3.16) che attraversa le città di Majdel Anjar, Taanayel, Jdita, Soufar, Aley, Louaize, Beirut.

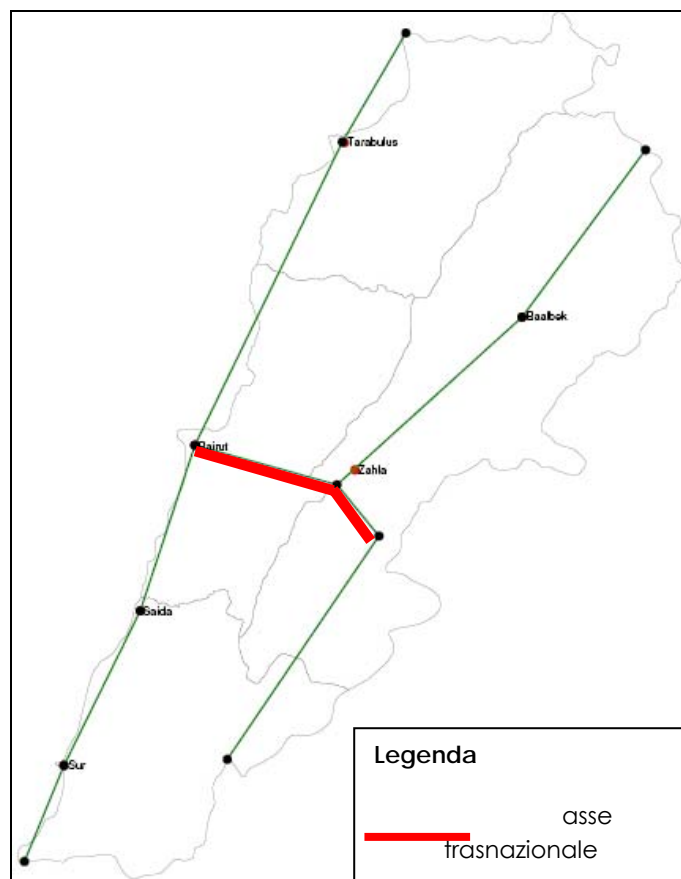


Figura 3.16 - Il Asse del Sud-Est che interessa il Libano

Rete portuale

Il trasporto marittimo è il sistema più utilizzato in Libano per il commercio con l'estero. La maggior parte delle merci (più del 70%) transita dal porto di Beirut. A causa della inefficiente gestione da parte dell'Autorità ad esso preposta, nel luglio del 2004 l'amministrazione del porto di Beirut è stata assegnata, con un contratto di 10 anni, a un consorzio formato dalla compagnia statunitense International Maritime Associates, dalla società britannica Mercy Docks e da un partner locale IPMB. Gli altri porti del paese, Saida, Tripoli e Tyre, sono gestiti da enti pubblici.

In Libano non c'è un'autorità marittima e a causa dell'inefficiente controllo statale sulle bandiere il paese è collocato nella categoria "a rischio molto elevato" della lista nera del Memorandum of Understanding di Parigi.

Rete stradale

Il settore dei trasporti e la rete stradale in Libano necessitano di profonde riforme e ristrutturazioni. La maggior parte della rete stradale libanese si trova in pessime condizioni, con gravi carenze nel controllo del traffico e nella sicurezza stradale.

Sulla carta esistono dei piani per il miglioramento della gestione del traffico, delle infrastrutture e del trasporto pubblico. Il Ministero dei Lavori Pubblici e dei Trasporti è attualmente in fase di riorganizzazione interna. Essa prevede la divisione delle Direzioni del trasporto terrestre e del trasporto marittimo in due autorità separate e la creazione di una autonoma autorità dell'aviazione civile come ente di regolamentazione al posto della Direzione generale dell'aviazione civile.

Nel luglio del 2005 il FEMIP (Facility for Euro-Mediterranean Investment and Partnership) ha concesso un prestito di 60 milioni di euro per la costruzione di nuovi tratti stradali in Libano. Si tratta della costruzione di 11 km di autostrada tra Taanayel e Masnada nella strada tra Beirut e Damasco e dei 6 km del raccordo anulare nella parte occidentale di Tripoli.

Rete ferroviaria

E' in fase di definizione un piano per la realizzazione di un sistema ferroviario tale da soddisfare la richiesta di trasporto nazionale ed internazionale; tale piano prevede, a breve termine, la realizzazione di due sezioni:

- la *Northern Coastal Line*, della lunghezza di 35,5 Km, che collega il porto di Tripoli con Abboudiyeh (al confine con la Siria);
- la *Riyak - Serghaya*, della lunghezza di 15,5 Km, che collega la città di Riyak con la città di Serghaya (al confine con la Siria).

Rete aeroportuale

La compagnia di bandiera libanese è la Middle East Airlines (MEA). Tra i piani del governo vi sarebbe anche la quotazione in borsa entro il 2006 di una percentuale che varia dal 10% al 30%.

3.2.8 Siria

I rapporti tra la Siria e l'Unione europea hanno le loro radici nella conclusione di un Accordo di Cooperazione nel 1977 e nella successiva apertura della Delegazione della Commissione europea in Siria nel 1979. Nel maggio del 1998 sono iniziati i negoziati per un Accordo di Associazione che dovrebbe rimpiazzare quello di cooperazione; nel 2004 i negoziati sono terminati ma l'accordo non è stato ancora firmato. La Siria partecipa al Processo di Barcellona e numerosi sono i programmi e progetti dell'Ue in Siria. Negli ultimi anni sono state intraprese una serie di riforme in campo economico, anche se la situazione richiede ancora notevoli sforzi e, anche nell'ottica del dialogo Euro-Mediterraneo, l'Ue e gli Stati membri possono supportare la Siria nel processo di sviluppo attraverso la cooperazione in settori prioritari quali l'Institution building, la modernizzazione del settore industriale, lo sviluppo delle risorse umane, l'aumento del commercio, il rispetto dei diritti umani ed il miglioramento della situazione della società civile.

I rapporti tra Italia e Siria sono consolidati da tempo e recenti accordi, come quello in tema di protezione degli investimenti, dovrebbero portare ad un incremento della presenza di investitori italiani in Siria. Anche le relazioni economiche e culturali tra le istituzioni italiane e siriane si sono rafforzate e potrebbero ulteriormente crescere in seguito alla pacificazione dell'area mediorientale ed al superamento delle crisi politiche acuitesi nel corso del 2006.

Il RTAP 2007-2013 per la Siria prevede le seguenti azioni:

- pianificazione coordinata delle infrastrutture nazionali e regionali con i programmi transeuropei e le reti TEN;
- valutare gli effetti delle riforme relative alla concorrenza nel settore del trasporto marittimo nazionale e produrre indicazioni per rimuovere fattori di distorsione nelle competizioni;
- relativamente alle convenzioni internazionali e data la necessità di migliorare safety and security nel trasporto marittimo, priorità dovrebbe essere data alla totale implementazione delle indicazioni derivanti dai regolamenti IMO/ILO;
- valutare e, dove possibile, implementare sistemi VTS o VTMS nei principali porti e coordinare le soluzioni tecnologiche fra i porti e le coste vicine;
- garantire la sicurezza della rete stradale, attraverso l'introduzione di controlli tecnici delle strade, di collaudi dei veicoli, di una regolamentazione trasparente per la concessione delle licenze per il

trasporto di passeggeri e per l'accesso alla professione, e mediante l'applicazione delle convenzioni internazionali relative al trasporto di beni pericolosi;

- sviluppo del trasporto ferroviario mediante investimenti infrastrutturali e riforme del sistema;
- riformare la legislazione nazionale del trasporto aereo in linea con l'apertura del mercato a vettori esterni;
- sviluppo della logistica in termini di piattaforme logistiche;
- replicare il modello utilizzato per le autostrade del mare nei progetti pilota ai futuri progetti;
- garantire una connessione organica della rete nazionale con le nuove infrastrutture all'interno degli assi transnazionali;
- curare l'aspetto della sicurezza nella progettazione, realizzazione ed esercizio dei nodi e delle opere stradali da realizzare;
- continuare a partecipare allo sviluppo del Global Navigation Satellite System (Galileo) nella regione del Mediterraneo, potenziando il ruolo del Galileo Euromed Cooperation Office.

Sono inoltre previsti, in accordo con le indicazioni dell'HLG, i seguenti interventi infrastrutturali:

- nel breve medio termine (*Short-term - to start prior to 2010*):
 - l'incremento della capacità da 30.000 a 477.000 contenitori del Porto di Tartus;
 - l'ammodernamento del collegamento stradale confine turco – confine giordano, includendo il tratto Tartus-Homs;
- nel lungo termine (*Long-term – to start after 2010*):
 - la realizzazione del collegamento stradale Homs-Tanf-confine iracheno.

La Siria è inoltre inserita nel progetto dell'*High Level Group* finalizzato alla creazione di assi transnazionali di trasporto tra i paesi dell'Ue ed i Paesi vicini.

Gli assi che interessano la Siria sono:

- le autostrade del mare;
- l'Asse del Sud-Est.

Per il primo asse, il porto di Tartus rientra nella lista dei porti delle autostrade del mare (stella rossa in Figura 3.17).

Per il secondo asse, il progetto prevede, per la porzione di territorio all'interno della Siria, una linea di connessione multimodale (tratto rosso in Figura 3.17) che attraversa la città di Dimashq dalla quale, poi, si dirama in tre direzioni:

- Beirut (al confine con il Libano);
- Sab Biyar, Al Tanf;
- Hims, dalla quale, poi, si dirama in tre direzioni:
 - Hama, Halab, A'Zaz;
 - Al Hamidya, Tartus;
 - Tiyas, Palmyra.

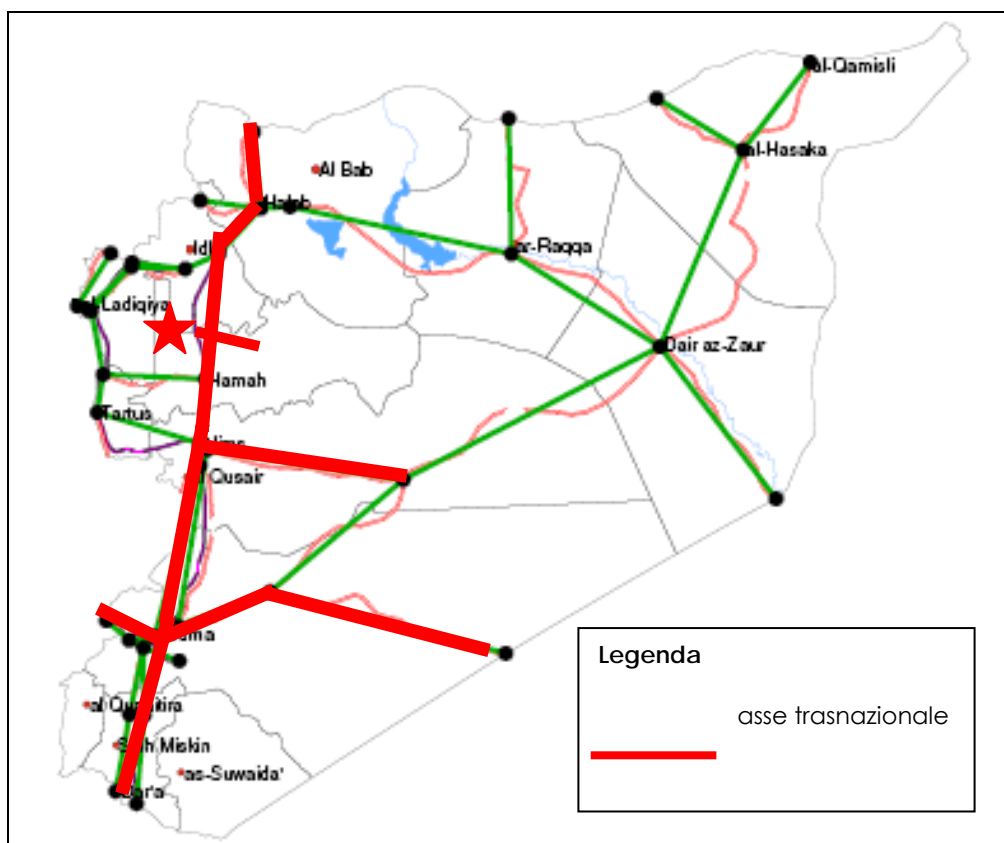


Figura 3.17 - Il Asse del Sud-Est che interessa la Siria

Rete portuale

Il porto di Tartus rientra nella lista dei porti delle Motorway Of the Sea.

È in corso il potenziamento dei porti di Lattakia e Tartus. Per integrare la flotta marittima attualmente esistente, la Compagnia Marittima statale Syriamar ha recentemente negoziato un contratto per l'acquisto di una nave di fabbricazione tedesca del costo di 20,5 milioni di euro (ICE, 2008).

Rete stradale

Il Governo siriano ha avviato progetti per potenziare la rete stradale. Tra questi sono comprese le realizzazioni:

- della prima autostrada dal confine giordano al confine turco (500 km);
- dell'autostrada dalla città costiera di Tartous con il confine iracheno (370 km).

Si prevede di ultimare i lavori entro 5 anni.

Sono inoltre previsti interventi di minore importanza quale ad esempio la realizzazione di un tratto stradale tra Hassakeh e Deir-Ez-Zor (255 km), nel nord est della Siria del costo di circa 64 milioni di dollari (ICE, 2008).

Rete ferroviaria

È stato realizzato da una società turca uno studio di fattibilità per la realizzazione di una rete ferroviaria elettrificata che colleghi l'Aeroporto Internazionale di Damasco, il quartiere fieristico ed il centro della città'. Il progetto comporterà un costo di circa 150 milioni di dollari.

È prevista la realizzazione di uno studio di fattibilità della prima linea metropolitana a Damasco (valore 2,5 milioni di dollari).

ITALFERR ha realizzato uno studio di fattibilità per la modernizzazione della linea ferroviaria Aleppo-Damasco (ICE, 2008).

Rete aeroportuale

Il Ministero dei Trasporti siriano ha avviato un piano per la costruzione di nuovi aeroporti e l'ampliamento e l'ammodernamento di quelli esistenti. Il piano comprende l'ampliamento dell'aeroporto di Damasco (costo del progetto 80 milioni di euro) e la costruzione di un nuovo aeroporto ad Aleppo che entrerà in servizio nel 2015.

Sono in corso i lavori di ampliamento dell'Aeroporto di Lattakia. Il progetto, del valore di circa 7 milioni di dollari, prevede la realizzazione di una nuova pista ed il collegamento con quella esistente.

Attualmente l'ostacolo maggiore allo sviluppo del trasporto aereo e' la limitatezza della flotta. È previsto, pertanto, un piano di integrazione della flotta esistente (Mondo Impresa, 2008).

3.2.9 Turchia

I rapporti tra la Turchia e l'Unione europea affondano le loro radici nel 1959, anno in cui il premier Menderes presentava domanda di associazione alla CEE. Le relazioni tra la Comunità e la Turchia si consolidano ulteriormente nel 1963 quando il governo turco ottiene un Accordo di associazione meglio conosciuto come "Accordo di Ankara". Tale tipologia di accordo costituisce una sorta di anticamera all'entrata nella Comunità. Alla data del 3 ottobre 2005 i venticinque Paesi membri dell'Unione stabiliscono all'unanimità che la Turchia, grazie alle riforme apportate dal governo Erdogan, è in grado di presentare domanda di adesione all'UE. Nonostante il parere favorevole della Commissione, viene specificato che il processo di adesione turco sarebbe durato circa un decennio e che su alcuni settori chiave come la libera circolazione dei lavoratori e la politica agricola, sarebbero state necessarie intese bilaterali specifiche.

Il RTAP 2007-2013 per la Turchia prevede le seguenti azioni:

- pianificazione coordinata delle infrastrutture nazionali e regionali con i programmi transeuropei e le reti TEN;
- sviluppo della logistica in termini di piattaforme logistiche;
- sviluppo dei progetti identificati dall'HLG a breve termine;
- preparazione degli studi di prefattibilità relativamente ai progetti identificati dall'HLG a lungo termine (da iniziare dopo il 2010);
- replicare il modello utilizzato per le autostrade del mare nei progetti pilota ai futuri progetti;
- garantire una connessione organica della rete nazionale con le nuove infrastrutture all'interno degli assi transnazionali;
- curare l'aspetto della sicurezza nella progettazione, realizzazione ed esercizio dei nodi e delle opere stradali da realizzare;
- continuare a partecipare allo sviluppo del Global Navigation Satellite System (Galileo) nella regione del Mediterraneo, potenziando il ruolo del Galileo Euromed Cooperation Office.

Sono inoltre previsti, in accordo con le indicazioni dell'HLG, i seguenti interventi infrastrutturali:

- nel breve medio termine (*Short-term - to start prior to 2010*):
 - l'ammodernamento del collegamento stradale Gereede-Merzifon;
 - la realizzazione del collegamento ferroviario Ankara-Sivas;

- la realizzazione del collegamento ferroviario Istanbul-Cerkezköy-confini bulgari;
- l'incremento della capacità del porto di Mersin (prima fase);
- nel lungo termine (*Long-term – to start after 2010*):
 - l'incremento della capacità del porto di Mersin (seconda fase);
 - l'ammodernamento del collegamento stradale Sanhurfa-Silopi.

La Turchia è inoltre inserita nel progetto dell'High Level Group finalizzato alla creazione di assi transnazionali di trasporto tra i paesi dell'Ue ed i Paesi "vicini".

Gli assi che interessano la Turchia sono:

- le autostrade del mare;
- l'Asse del Sud-Est.

Per il primo asse, i porti di Mersin e Samsun rientrano nella lista dei porti delle autostrade del mare (stella rossa in Figura 3.18).

Per il secondo asse, il progetto prevede, per la porzione di territorio all'interno della Turchia, una linea di connessione multimodale (tratto rosso in Figura 3.18) che attraversa le città di Ceyhan, Adana, Mersin, Aksaray, Sereflüköy, Ankara, Gerede, Bolu, Hendek, Adapazarı, Istanbul, Lüleburgaz, Edirne, Polatlı, Sivrihisar, Eskişehir, Inegöl, Bursa, Orhangazi, Kırsehir, Kızılkaya, Sivas, Tokat, Amasya, Merzifon, Tosia, Gerede, Samsun, Ordu, Trabzon, Hopa, Kars, Erzurum, Erzincan, Zara.

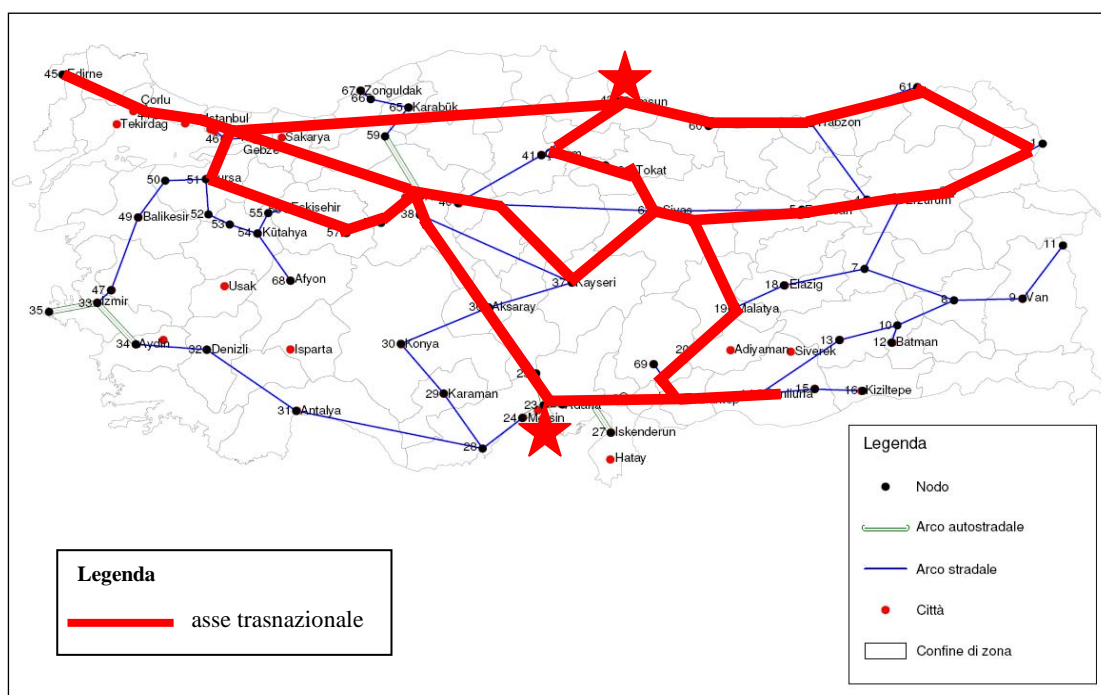


Figura 3.18 – Il Asse del Sud-Est che interessa la Turchia

Rete portuale

I porti di Mersin e Samsun rientrano nella lista dei porti delle Motorway Of the Sea.

Notevoli investimenti sulle infrastrutture portuali sono stati fatti dal governo turco durante l'ultima decade. Lo sviluppo si è concentrato in particolare nella regione di Istanbul. Vicino alla rete stradale transeuropea, a Ambarli, parecchi terminal sono nati in risposta ai problemi di congestione del porto di Haydarpasa. Tre di questi sono ora consolidati nel terminal di Marport: Marport Main, Marport West e Marport East. Per l'espansione a lungo termine dell'area di Istanbul si è focalizzata l'attenzione a Beldeport, sul lato Asiatico della città. Nel 2001, Arkas e Degerer hanno avviato un progetto per sviluppare un terminal contenitori di acque profonde. Il porto è collegato sia alla rete ferroviaria che alla rete stradale transeuropea. Nel 2005 è stata affidata in concessione per 36 anni la gestione del terminal contenitori di Mersin, che dispone di una banchina di lunghezza pari a 710 metri (Ocean Shipping, 2003).

L'autorità turca per le Privatizzazioni (Oib) sta ricercando compratori per alcuni 'assets' statali che potrebbero portare notevoli introiti alle casse dello stato. In particolare, una serie di porti (Izmir, Bandirma, Derince e Samsun) di proprietà delle ferrovie turche (Tcdd), dovrebbero ottenere il via libera per divenire privati. L'operazione più importante è quella connessa al porto di Izmir in fase di cessione per 49 anni al consorzio Global-Hutchinson-Eib per un ammontare di 1,275 miliardi di dollari, mentre gli altri tre porti dovrebbero garantire nel complesso altri 600 milioni di dollari e saranno ceduti a gruppi locali. In totale l'Oib dovrebbe ottenere dalla privatizzazione dei quattro porti oltre 1,8 miliardi di dollari.

Nel 2007 è stato ceduto, sempre per 49 anni ed un ammontare di 750 milioni di dollari, il porto di Mersin alla Port Authority di Singapore (Psa) in joint-venture con la società locale Akfen.

A breve inoltre l'Oib dovrebbe lanciare la gara per la privatizzazione del porto di Iskenderun (nel settembre del 2005 la precedente gara - poi annullata - fu vinta sempre dal consorzio Psa-Akfen per 80 milioni di dollari), mentre quello molto importante di Istanbul/Galataport (nel 2005 la gara era stata aggiudicata ad un consorzio guidato dalla Royal Caribbean per un ammontare di 3,54 miliardi di dollari) attende ancora l'approvazione del Consiglio Supremo sui Monumenti di Istanbul poiché quell'area portuale è situata in una zona di interesse culturale ed architettonico nel centro storico di Istanbul.

Rete stradale

Tra i progetti che attendono di essere finanziati vi è la costruzione di un collegamento stradale per il Golfo di Izmir, in modo da tagliare i tempi di percorrenza tra Istanbul e la Regione di Aegean, ed ancora la costruzione di un Ponte sullo Stretto dei Dardanelli.

Rete ferroviaria

Alcuni progetti sono stati formulati per il miglioramento e per la ristrutturazione della rete ferroviaria turca; in particolare i progetti riguardano:

- l'istituzione dell'alta velocità;
- l'elettrificazione;
- la realizzazione del sistema di segnalamento.

Nella Figura 3.19 sono riportati i progetti in corso (colore blu) ed in fase di programmazione (colore rosso) riguardanti l'alta velocità.

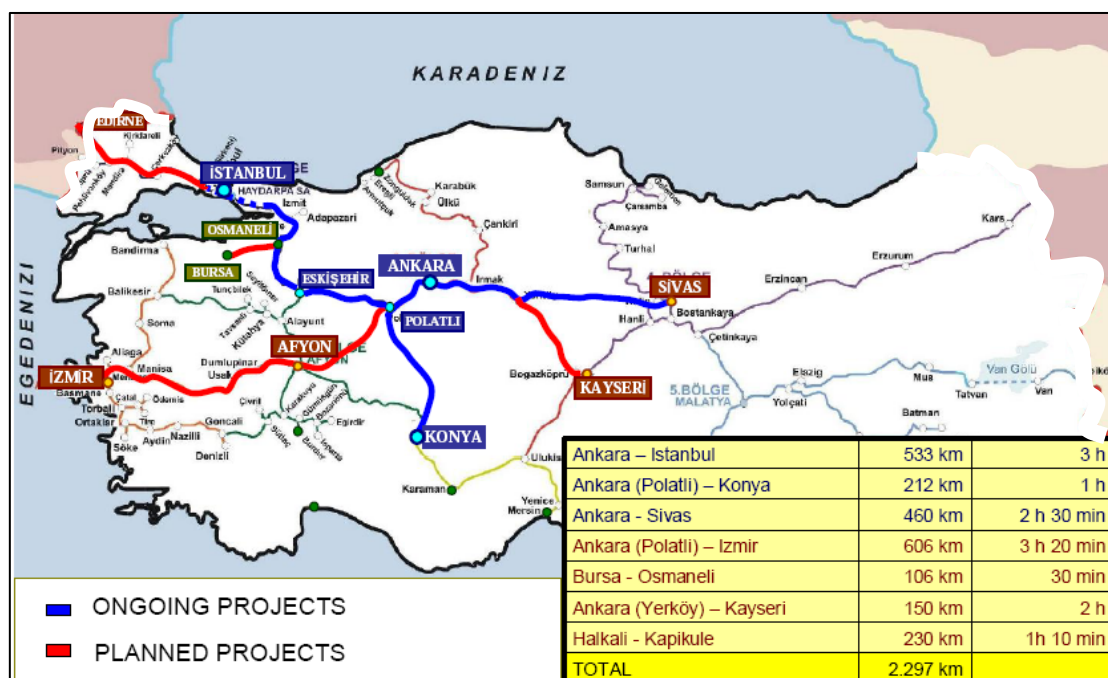


Figura 3.19- Il sistema ferroviario previsto nel *Asse del Sud-Est* che interessa la Turchia (interventi di elettrificazione)



Figura 3.20 – Il sistema ferroviario previsto nel *Asse del Sud-Est* che interessa la Turchia (interventi sul sistema di segnalamento)

Rete aeroportuale

Il nuovo terminal internazionale presso l'aeroporto principale di Istanbul è stato completato all'inizio del 2000, mentre il principale aeroporto turistico ad Antalya è stato anch'esso ampliato.

ALLEGATO 1

Raccolta di ulteriori informazioni e dati relativi alla mobilità di merci e persone

Le politiche adottate per ridurre il tempo d'attesa nei terminali marittimi dei container e le norme per le ispezioni doganali

L'adozione di politiche tese alla riduzione dei tempi di stazionamento delle merci nei terminali marittimi nel sistema portuale euro mediterraneo così come l'elaborazione di politiche specifiche che aiutino a formulare norme per il contenimento delle tempistiche per le ispezioni doganali, rientrano all'interno della progettazione dell'area euro mediterranea di libero scambio. Dalla Dichiarazione di Barcellona nel novembre 1995 gli sforzi si sono concentrati nella realizzazione di accordi di associazione che hanno spinto i Paesi partner dell'UE ad intraprendere processi di snellimento delle procedure doganali e migliorie sul fronte del traffico merci.

Il trasporto via mare di beni containerizzati sta conoscendo, soprattutto negli ultimi anni, un notevole sviluppo e si prevede nei prossimi anni che l'aumento del traffico marittimo sarà ancora più accentuato, a causa di fattori economici, quali la crescita del commercio e lo sviluppo di navi di maggiori dimensioni. Tutto ciò sta modificando radicalmente il trasporto marittimo dell'area euro mediterranea.

Una misura del livello di traffico di containers nel Mediterraneo è riportata nella tabella seguente¹ che indica l'incremento di volume di TEU dal 2006 al 2007 dei 10 principali terminali marittimi dei container.

TAB 1 : I Principali Terminali Container del Mediterraneo

Rank	Porto	2007 TEU ²	2006 TEU
1	Gioia Tauro	3,45 m	2,94 m
2	Algeciras	3,41 m	3,24 m
3	Valencia	3,01 m	2,61 m
4	Barcelona	2,60 m	2,32 m
5	Ambarli	1,94 m	1,45 m
6	Malta Freeport	1,90 m	1,49 m
7	Genova	1,86 m	1,66 m
8	Port Said (Est)	1,78 m	1,60 m
9	Piraeus	1,37 m	1,89 m
10	La Spezia	1,19 m	1,14 m

Nel Mediterraneo si prevede un aumento annuo medio compreso tra 10,5% e 11,7% passando dai 35.000.000 TEU del 2005 a 60.000.000 TEU del 2010.

Nella regione, sia la rete container che le cosiddette autostrade del mare (trasporto stradale e navale con navi Ro-Ro e miste) non sono ancora integrate. L'integrazione confermerebbe il sud quale area logistica e di *transshipment* ed il nord come area di sbarco finale.

¹ <http://www.shortsea.org.tr/eng/haber/Top%20Mediterranean%20Container%20Ports.doc?haberid=1992>

² Il TEU è l'unità di misura della movimentazione dei container. TEU è l'acronimo di "twenty-foot equivalent units" e si basa sulla lunghezza minima del container da 20 piedi. 1 container da 20 ft = 1 TEU.

Il tasso di crescita medio della dimensione della flotta container cresce annualmente dal 1990 di oltre il 10%.

Il numero di grandi portacontainer è cresciuto negli ultimi anni del 10% annuo contro il solo 2,5% del naviglio minore.

Estremo oriente, Europa e Nord America sono le tre principali zone di produzione e consumo collegate via mare a mezzo container. Alle rotte "Round the World", via Panama e Suez, vengono preferite le "Pendulum" che dall'Estremo Oriente raggiungono la costa atlantica degli USA per poi bypassare il canale di Panama con 4/5 giorni di treno verso la costa del Pacifico. Le nuove rotte non più limitate dalla "strettoia" del canale di Panama hanno portato a sempre più grandi portacontainer con un conseguente abbassamento del rapporto costo/TEU³.

L'organizzazione del trasporto via nave ha portato a creare una sorta di rete definita "hub and spoke" basata su pochi grandi porti di transhipment (trasbordo) su cui concentrare le grandi navi. Questi porti di transhipment sono scali di passaggio tra i porti di partenza delle merci e quelli di arrivo che rappresentano linee secondarie della rete. I 7 porti di transhipment mediterranei sono da Suez verso Gibilterra: Porto Said (Egitto), Damietta (Egitto), Taranto (Italia), Gioia Tauro (Italia), Malta, Cagliari (Italia), Algeciras (Spagna). Genova, come La Spezia, rappresenta una parte secondaria della rete (destinazione e/o partenza).

Da un punto di vista dell'efficienza delle operazioni portuali, se da un lato l'innovazione tecnologica ha contribuito a velocizzare le operazioni per la gestione dei containers, dall'altro è stato necessario affrontare nuovi problemi (dopo l'11 Settembre 2001 la sicurezza nei porti ha assunto un'importanza fondamentale) che hanno portato ad adottare standards di sicurezza più elevati e ad incrementare i controlli sui containers in ingresso ed in uscita dal porto. Sicurezza e ispezioni doganali rimangono tutt'oggi importanti cause del lunghi tempi di stazionamento delle merci nei principali terminali marittimi mediterranei.

Tra le procedure di sicurezza che vengono adottate all'interno di un terminal container (controllo degli accessi all'area portuale, applicazione delle normative e standards emanati a livello internazionale per garantire una maggiore fluidità del commercio mondiale), la fase di ispezione dei containers assume un ruolo particolarmente importante. È necessario infatti trovare un trade-off ottimale tra la necessità di sventare ogni possibile minaccia e l'obiettivo di incrementare le performance del sistema, riducendo quanto più possibile la permanenza dei containers all'interno dell'area portuale.

I sistemi reali sono caratterizzati da processi ed attività estremamente complessi, dinamici e governati da fattori di carattere stocastico. Questi fattori rendono molto difficile la comprensione del comportamento del sistema al variare di determinati parametri e quindi le corrette soluzioni da applicare per migliorarne le prestazioni⁴.

Si è cercato di favorire l'introduzione di sistemi informatici così come la

³ http://www.pegli.com/confronto_terminal_container.php

⁴ <http://www.rdlog.it/RdLogDocumenti/AreaDocumenti/OR5AltroMecc/RT-OR5-ALTRO-MECC-3.pdf>

predisposizione di procedure semplificate al fine di ridurre i tempi tecnici necessari per l'effettuazione di pratiche doganali.

L'*International Ship Port Security code* (ISPS) focalizza l'attenzione sulla sicurezza delle navi e dei terminal portuali. Le principali caratteristiche, da un punto di vista della sicurezza, sono:

- 3 possibili livelli di sicurezza (normale, medio, eccezionale);
- definizione dei requisiti per le istituzioni governative;
- definizione dei requisiti per le navi;
- definizione dei requisiti per i porti⁵.

Il tema della cooperazione doganale assume, oggi più che mai, una particolare importanza e i singoli Stati membri delle due rive del Mediterraneo così come l'Unione Europea sono coinvolti già da tempo nello studio e nell'approntamento delle strategie e degli strumenti più idonei per la migliore attuazione delle varie forme di collaborazione tra le autorità doganali (degli Stati membri e dei Paesi terzi) e tra queste e le altre autorità competenti nei settori ricadenti nella sfera intergovernativa (*in primis*, le autorità di polizia).⁶

Negli ultimi anni, grazie al rapido sviluppo dell'informatica, le Dogane, in tutto il mondo, hanno subito una veloce evoluzione e quasi tutte le operazioni avvengono in tempo reale.

Via via sono state predisposte delle procedure semplificate, sia presso le Dogane stesse che presso degli spedizionieri autorizzati, riducendo di molto i tempi tecnici necessari per l'effettuazione di una pratica doganale. Un secondo passo molto importante è stato il cercare di provvedere ad una centralizzazione dei dati presso i Ministeri o Dipartimenti dei Trasporti, accelerando molti dei controlli di routine sulle Aziende Esportatrici e Importatrici. Infine si è anche molto ampliata la collaborazione tra le Dogane dei vari Stati. Certo è che a livello dei paesi MEDA rimane ancora molta strada da percorrere per completare tali processi.

Come riportato in una recente analisi sui corridoi multimodali di connessione alle reti europee per il raccordo con la zona di libero scambio⁷ il trasporto delle merci nel Mediterraneo ha subito un notevole incremento negli ultimi anni producendo una rilevante crescita dei traffici nei relativi porti.

Le ragioni di questa crescita sono da ricercarsi nel rapido sviluppo manifestatosi nell'Est e nel Sud-Est asiatico e quindi nello sviluppo dei commerci fra tali regioni e l'Occidente.

⁵ <http://www.rdlog.it/RdLogDocumenti/AreaDocumenti/OR5AltroMecc/RT-OR5-ALTRO-MECC-1.pdf>

⁶ http://www.agenziadogane.it/wps/wcm/connect/resources/file/eb57714bddaff2b/ad_cinzia_bricca.pdf?MOD=AJPERES

⁷ “L'Europa allargata: come cambia la politica estera europea?”, Rosa Balfour, Rubbettino Editore srl, 2005

La crescita dei traffici nei porti mediterranei degli ultimi anni rispetto a quelli del Nord Europa è certamente legato alla tendenza ad accorciare i percorsi delle linee di navigazione che corrono fra l'Estremo Oriente e il Nord America, passando per il Mediterraneo; ma anche ad una nuova competitività dei porti sud-europei grazie all'accresciuta efficienza nelle operazioni di movimentazione intermodale⁸. Questo fenomeno è segnale della rinnovata centralità del Mediterraneo nelle attività e nelle relazioni fra l'Europa ed il resto del mondo. D'altra parte si assiste ad un riassetto organizzativo del trasporto su vasti ambiti regionali, stimolato dalla crescita dei traffici transoceanici e dal mutare delle condizioni sociali ed economiche di intere nazioni.

In prospettiva, ed in relazione allo sviluppo demografico che interessa i paesi nord africani, è possibile presumere che tale crescita subirà ulteriori incrementi.

Nel settore dei trasporti è opportuno, in tale visione strategica, che si sviluppino relazioni efficaci ed interoperabili fra l'UE ed i suoi partners mediterranei e tra i partner stessi. È opportuno in particolare incentivare:

- la creazione di un sistema efficace di trasporto multimodale aria-mare, attraverso il miglioramento e la modernizzazione di porti ed aeroporti, la soppressione di vincoli ingiustificati, la semplificazione delle procedure, l'innalzamento della sicurezza marittima ed aerea e la realizzazione di un sistema armonizzato di gestione dei traffici;
- la creazione di relazioni terrestri lungo la riva sud e orientale del Mediterraneo;
- la connessione di reti di trasporto mediterranee alla rete trans-europea, in modo da assicurare l'interoperabilità.

La necessità di promuovere, a livello regionale, Sistemi Portuali Integrati è fondamentale alla riduzione dei tempi di stazionamento delle merci nei terminali marittimi nel sistema portuale euro mediterraneo.

Secondo uno studio condotto dall'*Institut de la Méditerranée*, la ZLS determinerebbe una crescita del traffico globale di oltre il 16% rispetto ad un andamento tendenziale (corrispondente ad un trend di sviluppo economico estrapolato dai dati degli anni ottanta-novanta), con valori variabili fra il 10,8% della zona Nord del Mediterraneo (Spagna, Francia ed Italia) e il 20,8% della zona Sud.

All'integrazione tra il Sistema delle reti Europee e le nazioni del Sud del Mediterraneo gli strumenti di Programmazione dei trasporti della Regione euro mediterranea non sembra abbiano prestato specifica attenzione, nonostante lo

⁸ si veda a questo proposito anche Progetto AMI: "il ruolo dei Trasporti nella prospettiva della Zona di Libero Scambio", Volume edito dalla Franco Angeli nel 2001 nell'ambito del progetto realizzato dal Dipartimento DIMET dell'Università Mediterranea di Reggio Calabria.

sforzo compiuto dall'EuroMed Transport Project⁹ e dai progetti MEDA II voluti dalla Commissione Europea nel 2001, per costituire un sistema integrato di trasporti e di collegamento tra l'Europa ed il sistema dei paesi della sponda Sud. L'avvio del Processo di Barcellona così come le politiche legate alla Politica Europea di Vicinato hanno permesso un, seppur lento, miglioramento delle politiche dei paesi della riva Sud per quanto riguarda l'adozione di misure legate ad una standardizzazione delle misure di ispezione doganale, tese alla realizzazione di strutture capaci di gestire in sicurezza l'intensificato traffico di merci nel Mediterraneo.

La forte correlazione tra l'efficacia delle misure di prevenzione e la cultura della sicurezza, proprio come auspicato dal Manuale delle buone pratiche sviluppato dall'ILO, dovrebbero coadiuvare il processo di adeguamento e standardizzazione delle politiche Euro-mediterranee in tema di riduzione dei tempi di attesa nei terminali marittimi per containers.

Per quanto riguarda il settore dei trasporti, le azioni previste si articolano in base agli obiettivi individuati nella Comunicazione della Commissione relativa allo sviluppo della rete euro-mediterranea di trasporto del 2003. Più in particolare, i programmi previsti sono la promozione di uno spazio aereo euro-mediterraneo, il rafforzamento della sicurezza marittima, la promozione del piccolo cabotaggio e delle autostrade del mare e lo sviluppo del sistema di navigazione satellitare Galileo anche nei Paesi della sponda sud del Mediterraneo.

Per quanto riguarda nello specifico il settore del trasporto marittimo nell'ambito dello sviluppo futuro dei rapporti tra l'Unione europea e i Paesi del Mediterraneo, emerge senza dubbio la centralità strategica del trasporto marittimo nella fase di riconfigurazione strategica delle reti di trasporto e delle Autostrade del mare.

Il ruolo centrale ed ormai indispensabile del trasporto marittimo viene ribadito anche dall'allora Commissario ai Trasporti Loyola De Palacio, che raccomanda di puntare al mare per sopperire alla mancanza di una completa rete ferroviaria europea ed alla congestione stradale che ormai affligge l'intera Europa, garantendo allo stesso tempo un trasporto a consumo energetico inferiore e di minore impatto ambientale. Il ruolo centrale del trasporto marittimo impone di concentrare gli sforzi comuni sullo sviluppo di alcuni strumenti fondamentali quali:

- alta qualità della modalità di trasporto marittimo basata su una offerta di servizi frequenti ed affidabili, economicamente bilanciata con i volumi di traffico delle Autostrade del Mare, offrendo al tempo stesso servizi speciali per quanto concerne le formalità doganali e la sicurezza, agendo appropriatamente sulla qualità di equipaggi, navi e porti;
- un aggiornato livello di cooperazione finanziaria tra il settore pubblico e privato che consenta il finanziamento di iniziative tese a sviluppare

9

<http://www.euromedtransport.org/17.0.html?&L=http%253A%252F%252Fwww.ipp.ro%252Fmobilitateadem%252Fadmin%252Fubom%252Fqiri%252F>

l'infrastruttura Autostrada del Mare, allo scopo di creare nuove linee regolari di Short Sea Shipping che possano essere qualificate come linee di interesse generale ed a promuovere l'intermodalità.¹⁰

Dogane

Sulla tematica dell'implementazione di una seria e concertata riforma delle dogane per la facilitazione del commercio nell'area euro mediterranea le conclusioni del Presidente della Settima Conferenza EUROMED dei Ministri del Commercio, tenutasi a Marsiglia il 2 luglio 2008, è stato ribadito che:

Ministers have considered the non exhaustive list of areas on which the Group suggest that the Euro-Mediterranean trade partnership could be reinforced, i.e. technical regulations on industrial products, standards and conformity assessment, sanitary and phytosanitary measures, intellectual property rights, competition policy, public procurement, trade facilitation and customs, rules of origin, trade defence instruments, and trade and sustainable development. Work on these areas would lead to deepening the trade relations under the current Euro-Mediterranean Association Agreements and keeping in mind the prospects of deep free trade agreements. Ministers noted that work on regulatory convergence is already ongoing in many sectors and that it is necessary to build on this. They also acknowledged that there is no "one size-fits-all" solution and that the level of ambition and the timing will differ amongst Southern Mediterranean partners. In this respect, the level of development and specific situation of each Mediterranean partner will be considered. Ministers concurred however on the importance of agreeing on minimum common objectives to reach on the above mentioned trade-related areas. Ministers instructed the Group to assess appropriate actions and objectives in these areas and in others which would be of relevance¹¹.

A tal proposito, nel corso della Quarta Conferenza EUROMED dei Ministri del Commercio tenutasi a Istanbul il 21 luglio 2004, si era infatti specificato che:

*Following the work launched at the Toledo Ministerial in 2002 on **trade facilitation**, Euromed Ministers viewed progress in the implementation of the recommendations adopted in Palermo in 2003 for the **simplification of customs procedures**. These measures aim to modernise and facilitate essential aspects of customs clearance and improve transparency for the benefit of economic operators.*

Most Med countries were already engaged in programs of customs reform. The Palermo recommendations should however be considered as priority measures to provide guidance and coordination, and to further contribute to the elimination of non-tariff costs, strengthen regional integration, and support ongoing WTO work in this field.

Ministers welcomed the progress report of the Working Group on Trade Facilitation

¹⁰ <http://www.cespi.it/Articolo%20Promofirenze%20CeSPI.pdf>

¹¹ http://ec.europa.eu/external_relations/euromed/conf/7th_tradeconf_0708_en.pdf

charged with evaluating the implementation of the Palermo measures. They noted that significant progress has been made in, for example, the automation and acceleration of customs procedures, use of electronic interchange systems (including means of signature and payment), and the adoption of a single document for customs clearance in many Med countries. On the other hand, in areas such as administrative co-operation, reform efforts need to continue and gain added focus in order to increase transparency and to better highlight current practices. Ministers encouraged Med countries to pursue, and indeed intensify, their reform efforts in this domain and considered the Working Group to have fulfilled its mandate¹².

Le politiche adottate dai paesi dell'area euro mediterranea in tema di riforma del sistema doganale si basano sull'adozione delle misure raccomandate in tre aree di azione:

- In campo legislativo e di procedure;
- In campo della cooperazione amministrativa ed istituzionale;
- Nel campo delle relazioni con gli operatori economici.

Si riscontra comunque un problema relativo al campo della sicurezza nel corso delle ispezioni doganali, che si lega al problema della permanenza delle merci nei terminali marittimi di containers. Infatti, le varie normative e standards che costituiscono un supporto fondamentale per prevenire eventi terroristici (indicando chiaramente le linee guida da seguire), non offrono spiegazioni circa gli strumenti, le metodologie, e le attività da adottare per mettere in sicurezza i porti e, soprattutto, non affrontano il problema dell'impatto delle procedure di sicurezza sulla performance del sistema.

I containers dovrebbero essere esaminati evitando, se possibile l'apertura (utilizzando quindi tecniche di ispezione non intrusive) e senza dover rallentare le operazioni portuali. Le operazioni di ispezione dovrebbero servirsi di dispositivi tecnologici avanzati e l'analisi dei containers dovrebbe richiedere poco tempo (si consideri, a tal proposito, che in molti porti l'obiettivo è l'ispezione dei containers entro le 48 ore successive allo sbarco).

In conseguenza del fatto che circa il 90% dei beni viene trasportato via mare, i dispositivi di rilevazione delle strutture portuali rivestono un'importanza fondamentale. L'efficacia di tali dispositivi dipende dalla loro capacità di individuare gli isotopi radioattivi e i vari tipi di radiazioni (alfa, gamma, beta, raggi x), i materiali utilizzati per le armi nucleari e per i dispositivi di porti sono strutture che costituiscono un nodo fondamentale della *global supply chain*. Proprio per il loro ruolo strategico, per la loro importanza da un punto di vista economico e per la difficoltà dell'implementazione di un efficace sistema di controllo, risultano particolarmente esposti agli attacchi terroristici. I vari governi di tutto il mondo, e gli attori stessi della *supply chain*, nella fattispecie terminali marittimi e compagnie

¹² <http://trade.ec.europa.eu/doclib/html/118199.htm>

di trasporto, si sono resi conto della necessità di incrementare il livello di sicurezza nei porti per cercare di prevenire attività terroristiche. Le strategie messe in atto, gli strumenti utilizzati e quelli in via di definizione sono di vitale importanza per rendere più sicuri i trasporti e creare una normativa omogenea ed uguale per tutti gli stati (per evitare fenomeni di disparità di trattamento per quanto riguarda i traffici commerciali). Vale la pena osservare che il recepimento delle normative sulla sicurezza marittima da parte di tutti gli Stati, dovrebbe avere quindi un duplice obiettivo: garantire una rapida applicazione delle norme stesse e fare in modo che essa avvenga in modo omogeneo per tutti gli Stati contraenti.

Per incrementare il livello di sicurezza dei trasporti marittimi, senza incidere sul flusso delle merci, è necessario ricorrere alle più moderne tecnologie di controllo non invasive. Risulta essenziale a questo punto l'identificazione e l'analisi delle tecniche di ispezione e delle procedure di sicurezza, soprattutto al fine di valutarne l'impatto sulle performances del sistema e della *supply chain*.

Si dovranno prendere in considerazione nuove infrastrutture, nuove tecnologie e procedure di sicurezza da utilizzare durante le fasi di ispezione e controllo, al fine di incrementare i livelli di sicurezza garantendo al contempo l'efficacia e l'efficienza delle operazioni del terminale marittimo. Questo determina un rallentamento delle procedure di standardizzazione di procedure di ispezione doganale soprattutto nei paesi della riva Sud del Mediterraneo per carenza di fondi strutturali o per mancanza di tecnologie adeguate.

Le Conclusioni della Presidenza della Conferenza Euromediterranea dei Ministri degli Affari Esteri svoltasi a Napoli il 2 e 3 Dicembre 2003 hanno inoltre ribadito che: *I Ministri hanno incoraggiato i progressi riportati finora nella cooperazione sui trasporti, in particolare sulle attività in corso nell'ambito del progetto dei trasporti euro mediterraneo, che dovrebbe condurre alla definizione di una rete infrastrutturale di trasporti regionali e l'identificazione di un elenco di progetti prioritari. Hanno inoltre sostenuto il prossimo lancio dei nuovi progetti regionali nel campo della sicurezza e la navigazione marittima tramite satellite (GALILEO) e hanno accolto l'avvio di discussioni sui problemi del trasporto aereo nel quadro del Forum sui trasporti euro mediterranei.*¹³

Norme specifiche per l'ispezione fisica della merce, tramite un corpo di funzionari specializzati, assicurano che tra la stessa e ciò che risulta dichiarato nella documentazione di importazione, esportazione o transito, ci sia corrispondenza. Si accerta, altresì, che la documentazione sia in possesso dei requisiti di conformità alle differenti regolamentazioni in vigore in materia di commercio estero, qualità, sanità animale, fito-sanitaria, farmacia e salute pubblica.

Al fine di ridurre i tempi di attesa nei terminali marittimi per containers la World Customs Organization, organo per il coordinamento delle Dogane Internazionali, istituito nel 1952, ha il compito di standardizzare ed armonizzare le formalità nell'ambito del settore doganale.

E proprio in materia di trasporti, la Customs Convention on Containers (1972)

¹³ <http://www.italiainternazionale.it/html/napolifinaleit.pdf>

rientra all'interno degli strumenti internazionali di cooperazione doganale.

The Convention provides for the temporary importation of containers, free of import duties and taxes, subject to re-exportation within 3 months and without the production of customs documents or security. The Convention also provides for the approval of containers under customs seal (these approval provisions are identical to those in the Convention on the International Transport of Goods Under Cover of TIR Carnets – the TIR Convention, 1975).

The WCO administers this Convention on behalf of the UN/ECE¹⁴

Questo strumento legislativo di carattere internazionale, che dovrebbe regolare il sistema doganale del trasporto dei containers, è stato firmato e/o ratificato solo da un esiguo numero di paesi dell'euro mediterraneo¹⁵.

Tra gli strumenti che si stanno cercando di implementare nei porti e terminali marittimi dell'euro mediterraneo, il PMIS (Port Management Information Service) è un sistema informativo che consente:

- Gestione dati di arrivo e partenza delle navi;
- Gestione dei movimenti delle navi in porto (fonda, entrata, accosto, ecc.)
- Documentazione di arrivo e partenza delle navi;
- Certificazione delle navi;
- Scambio elettronico dei documenti per agevolare le attività burocratiche.

Valutazione dell'esistenza di sistemi VTS/UMTS nei principali porti mediterranei

VTS: Sistema di controllo del traffico marittimo nel Mediterraneo

È un sistema progettato e sviluppato per il controllo integrato del traffico marittimo, la gestione delle emergenze in mare, il supporto telematico alle attività marittimo/portuali ed alla sicurezza, la sicurezza della navigazione e la tutela dell'ambiente marino e costiero. Il *Vessel Traffic Service* è un sistema informativo messo in atto dall'autorità competente di uno Stato e si basa sull'integrazione dei dati provenienti dall'utilizzo di sensori radar e radiogoniometrici, di sistemi di gestione portuale, centri di rilevamento meteorologico e sistemi per lo scambio di informazioni audio/dati.

VTS, la struttura operativa

La struttura operativa del *Vessel Traffic Service*, funzionante ventiquattro ore su ventiquattro, si articola su tre livelli: Centrale, di Area e Locale.

- VTS Centrale: ha la funzione di coordinamento strategico del sistema nazionale e stabilisce gli indirizzi e le metodologie per la gestione complessiva del traffico marittimo;
- VTS di Area: rappresenta l'elemento di raccordo tra l'attività operativa svolta dai VTS Locali e la supervisione strategica esercitata dal VTS Centrale. Coordina e razionalizza le informazioni e costituisce il punto di riferimento operativo, informativo e tecnico per i livelli decisionali dei VTS Locali;

¹⁴ http://www.wcoomd.org/home_wco_topics_pfoverviewboxes_tools_and_instruments_pfconvcontainers.htm

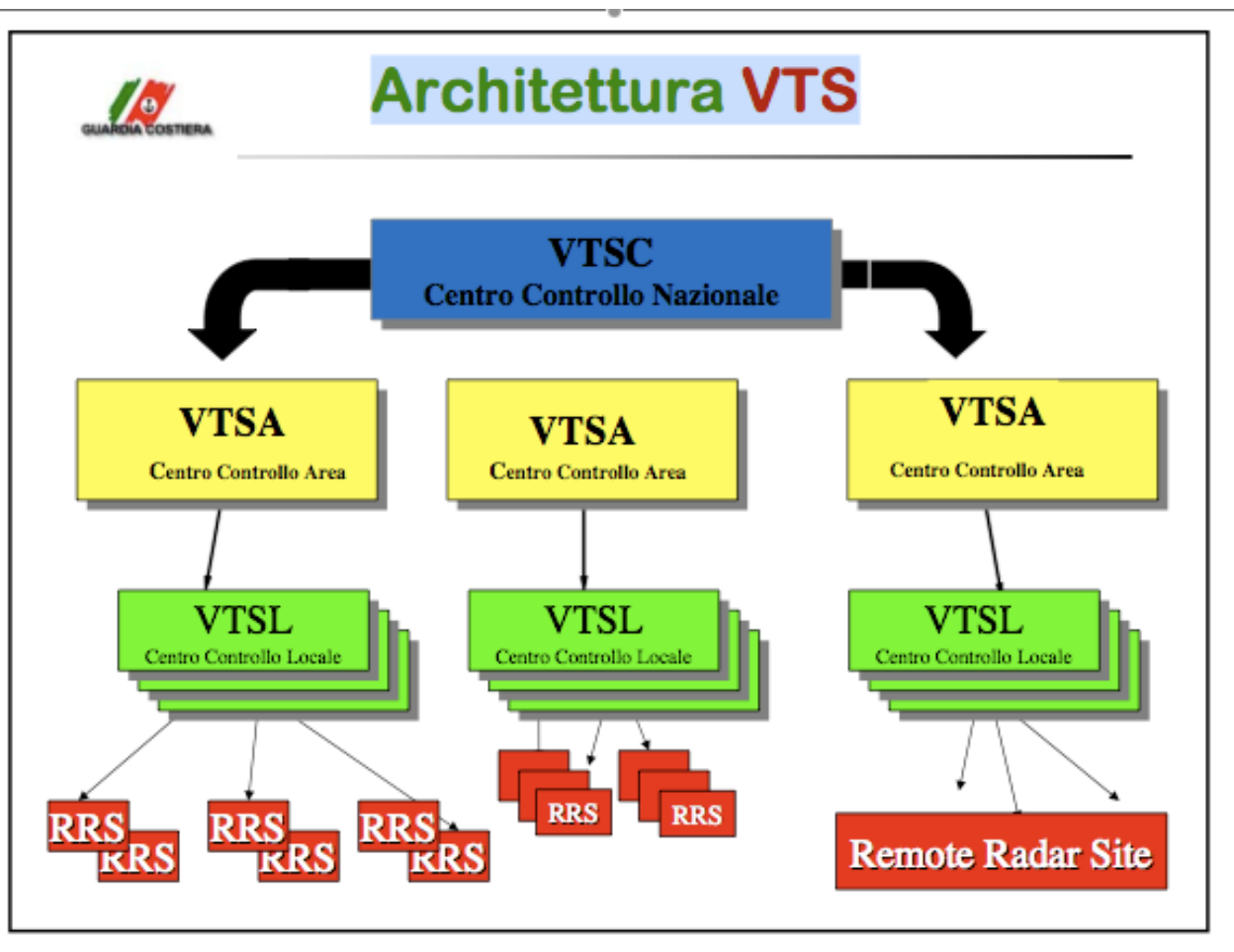
¹⁵ Nello specifico solo l'Algeria e il Marocco tra i paesi presi in esame nel corso di questa ricerca risultano firmatari e/o ratificatori di detta convenzione.

- VTS Locale: controlla il traffico marittimo al fine di prevenire gli incidenti in mare, gestire le situazioni di emergenza e offrire assistenza ai naviganti e mettere a disposizione degli operatori portuali sistemi e informazioni per la gestione delle attività trasportistiche.

Tutte le informazioni raccolte sono gestite da un centro di controllo, che fornisce una rappresentazione in tempo reale dell'ambiente operativo.

Esistono specifici sistemi dedicati alla gestione portuale, alla videoregistrazione digitale delle immagini del VTS Locale e alla regia delle immagini video di pertinenza del VTS Centrale. Il sistema di gestione portuale consente il controllo degli accosti, dei servizi, delle operazioni e della documentazione connessi alle navi che fanno scalo nel porto, mentre il sistema di videoregistrazione digitale fornisce un valido supporto alla sicurezza portuale. Il sistema di regia delle immagini video è stato concepito per consentire al VTS Centrale di controllare tutte le telecamere installate nei porti, compatibilmente con le esigenze operative del momento.

I sistemi ausiliari e di supporto al Vessel Traffic Service, sono i sistemi di rilevazione della situazione meteorologica, di trasporto radio dei dati e dell'audio, di alimentazione privilegiata e di allarme dei siti remoti.



Fonte: Guardia Costiera, <http://www.guardiacostiera.it/>

Sebbene i sistemi più avanzati di VTS siano prerogativa dei paesi dell'Unione Europea i paesi della riva Sud del Mediterraneo hanno negli anni contribuito alla costruzione di una struttura via via più integrata del sistema nell'euro mediterraneo. I principali porti mediterranei così come i più grandi terminali marittimi dei containers sono dotati di avanzati sistemi di controlli del traffico marittimo. In particolare i principali paesi che controllano o gestiscono le vie di accesso al Mediterraneo hanno negli ultimi tempi adottato sistemi molto avanzati di VTS capaci di controllare, quindi gestire e velocizzare le principali autostrade del mare.

Il mare Mediterraneo ha sempre favorito gli scambi commerciali e culturali tra popoli diversi. E negli ultimi anni si è rafforzata la sensibilità verso la tutela ambientale del mare come patrimonio vitale condiviso. In questo ambito verrà realizzato un sistema VTMS (*Vessel Traffic Management Information System*) per il monitoraggio della navigazione teso anche al controllo del traffico dal punto di vista dell'impatto ambientale.

Attraverso questo monitoraggio il sistema VTMS consentirà di aumentare la

sicurezza della navigazione migliorando nel contempo l'efficienza dell'utilizzo delle strutture portuali. Solo attraverso un efficace controllo del traffico marittimo è possibile aumentare i livelli di operatività del porto, con le conseguenti ricadute benefiche sull'economia locale. Allo stesso tempo il sistema VTMS consente di ridurre il rischio di incidenti e le loro conseguenze sull'ambiente.

Il sistema VTMS comprende unità radar ad alta sensibilità, telecamere a controllo remoto, *radiotransponder* e centrali operative presenti nelle sale controllo delle Autorità Portuali.

La realizzazione fisica della rete euro mediterranea di trasporto non può essere fine a sé stessa e la rete troverà la sua vera giustificazione soltanto a condizione di integrare alcuni obiettivi comuni essenziali in materia di politica di trasporto. Politica che comprende uno snellimento nelle procedure doganali, una riduzione delle tempistiche di attesa nei terminal marittimi e la tutela dell'ambiente.

La ricerca ha riscontrato che non esiste una piattaforma database per il reperimento delle informazioni riguardanti la presenza dei sistemi VTS nell'area euro mediterranea. L'utilizzo di questo meccanismo di sicurezza marittima è in fase di adozione in tutto il bacino mediterraneo e rientra nelle politiche promosse dalla conferenza di Barcellona per l'introduzione di un'armonizzazione nel settore dei trasporti mediterranei. Sebbene quindi sia solo possibile poter parlare di un obiettivo in fase di elaborazione sono già parecchi i casi che coinvolgono i paesi della riva Sud nell'utilizzo di sistemi VTS all'avanguardia e capaci di coordinarsi con quelli dei paesi dell'Unione Europea e dei paesi industrialmente più avanzati del Mediterraneo.

L'Egitto ha già introdotto il VTMS (Vessel Traffic Management System) nel Canale di Suez¹⁶. Questo accurato ed innovativo sistema elettronico permette il funzionamento di un network radar capace di garantire maggiore sicurezza e controllo del trasporto marittimo nel Canale di Suez.

In uno studio dedicato alla sicurezza marittima si evince anche l'impegno dell'Algeria alla costruzione di un adeguato sistema VTS.

Algeria, as a country located on the Southern border of the Mediterranean Sea, has a coastline of about 1200 km that sees heavy vessel traffic sailing offshore. International Vessels cruising along the coast compose 90% of this traffic, half of which is hydrocarbon transport.

This situation makes Algeria vulnerable to any oil spill or such incident that can cause irreversible damage to the environment, the fishing and tourist industries as well as put the human population into a dramatic situation.

These reasons have led Algeria to look into Coastal Vessel Traffic Systems and Networks as means to supervise traffic and prevent accidents through permanent information update broadcasting and vessel to land two way communications.

Algeria's project under study includes the implementation of traffic separation schemes, and the introduction onboard ships of something similar to 'interactive black boxes' that give information about the ship (name, origin, destination, type,

¹⁶ <http://www.sis.gov.eg/En/Land&people/SCanal/>

*cargo, speed, heading, position, etc.) with access only to government authorities through its land based VTS centers.*¹⁷

Le principali disposizioni e linee guida che regolamentano il VTS emanate in ambito Internazionale sono:

- Programma COST301 della Comunità Europea per lo studio del VTS;
- Linee guida adottate dall'Assemblea dell'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO) con Risoluzioni A.851(20) e A.857(20) del 1997;
- Regola V/12 della Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS= *Safety Of Life At Sea*), adottata a Londra nel 1974, (ratificata in Italia con L. 23.05.1980, n°313) ;
- Linee guida relative ai sistemi di rapportazione navale (SRS = *Ship Reporting Systems*), adottate dal Comitato per la sicurezza marittima (MSC = *Maritime Safety Commitee*) dell'IMO con Risoluzione MSC. 43 (64);
- Manuale VTS dell'Associazione Internazionale del Segnalamento Marittimo (IALA) - Edizione 1998;
- Direttiva 2002/59/CE dell'Unione Europea ("Erika 2"),
- È in itinere in ambito europeo la discussione finalizzata all'adozione di una nuova direttiva (3° pacchetto normativa Erika) che concernerà anche i sistemi di controllo del traffico segnatamente per l'attivazione del sistema SafeSeaNet tra tutti i Paesi membri, l'estensione dell'AIS alle navi da pesca e l'implementazione del sistema LRIT, etc

Il sistema VTS consente:

- La gestione in tempo reale dei dati inerenti al traffico marittimo che si svolge nelle acque coperte dal servizio;
- L'incremento della sicurezza della navigazione, nella doppia accezione di *safety e security*;
- Il controllo e assistenza al traffico in transito in acque ristrette;
- L'automazione delle pratiche amministrative per l'arrivo e la partenza nei/dai porti nazionali e per la movimentazione delle merci e dei passeggeri;
- La tutela ambientale.

Incoraggiando quindi politiche di:

- prevenzione dei sinistri marittimi per collisione, urto ed incaglio;
- riduzione del rischio per l'incolumità di passeggeri ed equipaggi;
- prevenzione dello sversamento in mare di carichi inquinanti;
- sicurezza delle infrastrutture portuali, territoriali e delle persone;
- ottimizzazione dell'utilizzo delle risorse disponibili per la sorveglianza e

¹⁷ The coastal vessel traffic service system and network project in Algeria, B. Chouaki and K. Tounsi, Office National de Signalization Maritime, Algeria, http://www.imbc.gr/biblio_serv/medcst/X0167_150.html

l'intervento soprattutto preventivo per il controllo delle acque.

Raccolta dati sulle normative e misure di sicurezza (safety e security)

Per quanto riguarda l'integrazione di un sistema di sorveglianza mediterraneo:

Maritime surveillance is of the highest importance in ensuring the safe use of the sea and in securing Europe's maritime borders. If Europe is to meet the challenges facing it in terms of safety of navigation, marine pollution, law enforcement, and its overall security, it will be vital to optimise maritime surveillance activities, and ensure both their interoperability at the European level, and effective sharing of data with our non-EU partners in the basin. Surveillance activities are carried out by Member States, but most of the activities thus monitored are trans-national in nature. Within most Member States, surveillance activities focusing on fisheries, the environment, policing of the seas or immigration tend to be allocated to different enforcement agencies operating independently from one another. This often results in sub-optimal use of scarce resources.

*The Commission is therefore proposing that coordination on maritime surveillance be improved through closer cooperation within and among the Member States' coastguards and other appropriate agencies.*¹⁸

La novità più significativa nell'ottica di un approccio cooperativo alla sicurezza marittima è il programma denominato *Virtual Regional Maritime Traffic Centre (V-RMTC)*¹⁹. Questo è un Programma di grande valenza, promosso dalla Marina Militare Italiana con l'appoggio degli Stati Membri²⁰ nella consapevolezza che la collaborazione transnazionale e la condivisione delle informazioni siano elementi essenziali per la sorveglianza marittima.

Il V-RMTC è un sistema informatico, sviluppato a partire dal 2004, che consente lo scambio dei dati attinenti al naviglio commerciale forniti dalle Marine di ciascun paese aderente, al fine di aggiornare e condividere una comune rappresentazione del traffico mercantile nel Mediterraneo.

Si tratta di una iniziativa che fa compiere un vero e proprio salto di qualità alla cooperazione tra Marine di paesi molto diversi e di diversa collocazione anche dal punto di vista politico, militare e strategico, in grado di associare agli aspetti di *confidence building* un connotato operativo.

La disponibilità di informazioni offerta dal V-RMTC permette di operare nel rispetto di quella logica di bilanciamento tra le esigenze di sicurezza, economia e salvaguardia della libertà di navigazione nella regione mediterranea.

¹⁸ The coastal vessel traffic service system and network project in Algeria, B. Chouaki and K. Tounsi, Office National de Signalization Maritime, Algeria, http://www.imbc.gr/biblio_serv/medcst/X0167_150.html

¹⁹ <http://www.marina.difesa.it/vrmtc/2007/uk/navies.asp>

²⁰ The Navies of the Republic of Albania, of the Republic of Croatia, of the Republic of Cyprus, of the Hashemite Kingdom of Jordan, of the Hellenic Republic, of the State of Israel, of the Italian Republic, of the Portuguese Republic, of Romania, of the Republic of Turkey, of the United Kingdom, of the United States of America, the Ministry of Defence of the French Republic, the Armed Forces of the Republic of Malta, the Armed Forces of the Republic of Montenegro, the Ministry of Defence of the Republic of Slovenia, the Ministry of Defence of the Kingdom of Spain

Il V-RMTC si può concettualmente inserire in un progetto di ancora più ampia portata che si sta sviluppando nel contesto internazionale per l'acquisizione della conoscenza di quanto associato al dominio marittimo ai fini della sicurezza, la cosiddetta *Maritime Situational Awareness*.

Ancora un segno della globalizzazione. Globali i fattori economici e sociali, globale la minaccia, globale il contrasto alla stessa.

Il DIISM - Dispositivo Interministeriale Integrato di Sorveglianza Marittima permetterà di disporre di una conoscenza esaustiva del dominio marittimo in chiave di integrazione e di interdisciplinarietà. In sostanza, esso rappresenterà uno strumento fondamentale per la sicurezza marittima. Il DIISM ha l'obiettivo di potenziare le capacità di controllo del traffico marittimo, secondo un approccio interagenzia ed interministeriale. Il progetto prevede l'integrazione di tutte le informazioni disponibili in un'unica centrale di sorveglianza adibita a "cabina di regia" per la sicurezza marittima.²¹

Al fine di garantire la regolarità dei traffici via mare, esigenza vitale per lo sviluppo ed il benessere generale del Mediterraneo, i paesi che usufruiscono del trasporto marittimo si sono impegnati a indirizzare le proprie politiche sulla sicurezza marittima sia verso la *safety* - la sicurezza intrinseca dei mezzi ai fini della propria integrità - che verso le politiche di *security* - la sicurezza delle attività -.

Nell'area di *safety* vengono comprese le attività:

- Attività di *Flag State*: definizione e ambito di applicazione, normativa di riferimento, compiti e responsabilità dell'Amministrazione Marittima, attività ispettiva, procedure e certificazione delle navi nazionali,
- Attività di *Port State Control* (PSC): definizione e ambito di applicazione, compiti e responsabilità dello Stato del porto, procedure e criteri di visita, navi bandite, risultati.

The coastline of the European Union is many thousands of kilometres in length and contains well over 600 individual ports. These handle around 90% of EU external trade and around 35% of trade between EU countries. This involves handling 3.5 billion tonnes of goods and 350 million passengers being transported on millions of ship journeys each year.

Consequently, it is vital that EU maritime transport operates in a safe, secure and environmentally friendly way. In support of these goals, and in addition to the systems and procedures in place in each country, the EU has set legislation in place under port state control Directive 95/21. This aims to ensure that there is effective inspection of ships in EU ports and, thereby, to ensure that ships sailing in EU waters have been appropriately constructed and maintained.

Against this background, EMSA has been given the technical responsibility for monitoring of port state control at EU level. This involves assessing the functioning of the port state inspection systems set up by individual EU

²¹ http://www.grnet.it/allegati/audizione_larosa.pdf

members, undertaking a comprehensive analysis of global statistics relating to vessels calling at EU ports, as well as analysis of data on individual ship inspections. The consequent risk assessment studies, and statistical research provides results which can be used to develop objectives and procedures for the continuous improvement of EU port state control performance. In addition, the Agency carries out a number of supporting tasks in this area order to ensure the overall effectiveness of the EU port state control system. For example, it:

- *provides technical assistance related to European Commission participation in the various bodies dealing with port state control.*
- *promotes, and contributes to, collaboration between Member States in the training field, and in the development of technical practices aimed at improving the implementation of the EU port state control Directive.*
- *plays a role in implementing the ban on ships flying a blacklisted flag that have been repeatedly detained, and publishes and updates the list on a regular basis (EU lists of banned ships).*
- *provides technical assistance to the Commission in preparing an amendment to Directive 95/21, in support of the Council Conclusion of 6th December 2002, which was adopted following the Prestige casualty²².*

- *Sinistri marittimi: IMO Code – nuove procedure per l'attività investigativa e analisi di sinistri marittimi, IMO Code e Codice della Navigazione, dati statistici.*

The ILO/IMO Code of practice on security in ports, which complements the provisions of the International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code with respect to security of the wider port area, was approved by the Governing Body of the ILO at its 289th session in March 2004 and was approved by the IMO Maritime Safety Committee (MSC) at its seventy-eighth session²³.

Nell'area di *security* vengono invece comprese:

- *Generalità: compiti e finalità, campo di applicazione, riferimenti normativi, soggetti coinvolti, livelli di security.*
- *Ship Security: Company Security Officer, Ship Security Officer, valutazione rischi e piani di sicurezza, verifiche e certificazioni di sicurezza.*
- *Port Facility Security: valutazione rischi e piani di sicurezza, Port Facility*

²² <http://www.emsa.europa.eu/end185d007d002d001.html>

²³ http://www.imo.org/TCD/mainframe.asp?topic_id=881

Security Officer, verifiche, D.O.S. (Document of Security).

- Organizzazione Nazionale di *Security*, compiti delle Capitanerie di Porto.

Maritime security is an integral part of IMO's responsibilities. A comprehensive security regime for international shipping entered into force on 1 July 2004. The mandatory security measures, adopted in December 2002, include a number of amendments to the 1974 Safety of Life at Sea Convention (SOLAS), the most far-reaching of which enshrines the new International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code), which contains detailed security-related requirements for Governments, port authorities and shipping companies in a mandatory section (Part A), together with a series of guidelines about how to meet these requirements in a second, non-mandatory section (Part B).²⁴

Due to a number of serious vessel casualties that have occurred in recent years, ship safety is a subject that is currently receiving a high level of attention in national, European and international fora.

Inadequate safety standards can lead to loss of life, pollution, destruction of the environment and significant financial costs and losses to communities, governments, industry and others.

Ship safety standards are developed and set, at the international level, by the International Maritime Organisation (IMO). They are subsequently implemented and enforced by both national maritime authorities and, under delegated powers, by recognised organisations. European legislation clarifies, and sometimes reinforces, the ship safety standards that have been established by IMO Conventions.

Recent concerns within the EU, that ship safety standards were not being effectively administered by those with the authority to do so, have contributed to the establishment of the European Maritime Safety Agency (EMSA).

EMSA's task, in conjunction with the European Commission, is to ensure that Community legislation on ship safety issues is effectively and consistently applied, by all Member States, to the sea going vessels that fall under their jurisdiction. This task involves monitoring and appraising the development and implementation of legislation dealing with the design, construction, operational integrity and safety of ships and their equipment²⁵.

La *European Maritime Safety Agency* assicura un "high, uniform and effective level of maritime safety, and maritime security".

L'attività dell'Agenzia secondo il nuovo par. 3, dell'art. 1 non si limita solo a fornire assistenza, ma anche sostenere i meccanismi d'intervento antinquinamento con mezzi supplementari, ferma restando la responsabilità degli stati costieri. L'Agenzia potrebbe pertanto intervenire e disporre di mezzi pratici, quali navi specializzate e attrezzature per la raccolta di rifiuti e di altre sostanze nocive versate in mare. Per

²⁴ http://www.imo.org/TCD/mainframe.asp?topic_id=551

²⁵ <http://www.emsa.europa.eu/end185d007d002d003.html>

svolgere tali attività impiegando in modo ottimale le risorse di cui dispone deve dotarsi di un programma di lavoro e di un piano dettagliato per le attività di prevenzione e di intervento antinquinamento, previa consultazione della Commissione.

L'attività di supporto e di assistenza dell'EMSA alla Commissione, con le nuove modifiche apportate dal reg. 724/2004, è estesa quindi a tutte le misure dirette alla tutela della *safety* e della *security* (*maritime security, maritime safety, prevention of pollution e response to pollution*).

Sia la *safety* che la *security* sono infatti predisposte a tutela della sicurezza, un valore fondamentale da salvaguardare a livello internazionale, comunitario e nazionale indipendentemente dal fatto che a metterla a rischio siano incidenti tecnici o atti di interferenza illecita. Forse potrebbe essere più opportuno parlare di un ente specializzato che salvaguardi la sicurezza, intendendola come insieme di misure per la salvaguardia da situazioni pregiudizievoli per l'incolumità delle persone trasportate, dei loro beni e della salvezza della nave²⁶.

Per il trasporto marittimo di idrocarburi nel Mediterraneo, va ricordato che il commercio per via marittima di prodotti petroliferi e derivati tra l'UE e i 12 partner del Mediterraneo (import/export) ha raggiunto nel 2001 circa 63 milioni di tonnellate²⁷. Includendo tutti i prodotti petroliferi e derivati che transitano nella regione euro mediterranea, si raggiunge la cifra di 395 milioni di tonnellate trasportate da circa 800 petroliere²⁸ che solcano in modo permanente il Mediterraneo. Si tratta di un traffico particolarmente denso in una zona estremamente fragile da un punto di vista ambientale. Il naufragio della *Prestige* al largo delle coste della Galizia, meno di tre anni dopo quello dell'*Erika*, fa aleggiare lo spettro di una catastrofe simile nelle acque mediterranee, i cui effetti sarebbero ancora più disastrosi.

A seguito di questo nuovo incidente di inquinamento marittimo, la Commissione europea ha immediatamente reagito proponendo l'applicazione accelerata dei "pacchetti Erika", varie iniziative complementari concernenti i problemi posti dal trasporto via mare di prodotti molto inquinanti come il gasolio pesante e un coordinamento rafforzato nell'ambito dell'Organizzazione marittima internazionale²⁹. È fondamentale che queste proposte siano esplicitate sul piano euro mediterraneo, per trarre interamente le conseguenze delle recenti catastrofi. Ciò presuppone un ravvicinamento, e a termine un'armonizzazione, delle legislazioni dei partner del Mediterraneo con l'*acquis* comunitario e la legislazione internazionale.

Sul piano bilaterale la sicurezza marittima dovrà essere oggetto di un dialogo

²⁶ http://www.giureta.unipa.it/agenzia_sicurezza.htm

²⁷ Eurostat; Programma Medstat.

²⁸ Studio realizzato da BEICIP nel quadro del progetto MEDA "Sostegno ai gruppi *ad hoc* del Forum euro mediterraneo dell'energia".

²⁹ COM(2002) 681 def. del 3.12.2002 - Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio sul rafforzamento della sicurezza marittima in seguito al naufragio della petroliera *Prestige*.

rafforzato nel quadro degli Accordi di Associazione euro mediterranei (AA). La creazione nell'ambito di ogni Consiglio di Associazione, di un sottocomitato competente per i trasporti, l'energia e l'ambiente dovrebbe favorire questo processo.

A livello regionale, il riferimento è il Forum euro mediterraneo dei trasporti. In questo contesto, l'UE e i partner del Mediterraneo discutono e stabiliscono congiuntamente i principi e le modalità della cooperazione nel settore della sicurezza marittima, nell'ottica dei pacchetti Erika e delle misure "Prestige"³⁰.

Questo progetto regionale, in corso di preparazione, si concentrerà sulle principali misure contenute nei pacchetti Erika I e II completate dalle proposte della Commissione, cioè il buon esercizio delle competenze dello Stato di bandiera, il controllo delle prestazioni delle società di classificazione, il monitoraggio e il controllo del traffico (VTMIS Mediterraneo, ispezioni da parte dello Stato di approdo), la tutela dell'ambiente, la formazione delle amministrazioni marittime e dei marittimi e la sicurezza delle navi e degli impianti portuali nella regione mediterranea. Tale progetto dovrà essere coordinato con i principali soggetti del settore sul piano internazionale e regionale (IMO, REMPEC³¹) e con le altre azioni sviluppate nel quadro della cooperazione nei settori della giustizia, dell'immigrazione, e delle dogane. Si potrebbe anche prevedere a medio termine che i partner del Mediterraneo interessati diventino membri associati dell'Agenzia europea per la sicurezza marittima recentemente realizzata dalla Commissione Europea. In particolare, l'Agenzia potrebbe aiutare questi paesi alla formazione di ispettori nel settore della sicurezza marittima.

È anche auspicabile trattare in futuro, all'interno del Forum euro mediterraneo dei trasporti, la questione del coordinamento e dello scambio di informazioni tra il Memorandum mediterraneo sul controllo dei porti³² e il Memorandum di Parigi³³.

Infine, come sottolineato dalla Dichiarazione ministeriale adottata dai ministri euro mediterranei dell'Energia il 21 maggio 2003 ad Atene, a causa della sensibilità e vulnerabilità particolare del Mare Mediterraneo per questo tipo di trasporto, è importante riflettere sull'opportunità di attenuare la pressione del traffico marittimo di idrocarburi nel Mediterraneo con lo sviluppo di oleodotti, qualora sia confermata la loro fattibilità tecnica, economica e ambientale. In questo contesto si raccomanda anche di promuovere la tecnologia delle petroliere a

³⁰ Cfr. COM(2002) 681 def. Queste proposte riguardano il divieto del trasporto di gasolio pesante con petroliere monoscafo, l'introduzione di sanzioni penali per i responsabili di incidenti di inquinamento dovuti a negligenze ovvie, l'istituzione di un sistema di approvazione comunitaria dei certificati di competenza dei marinai rilasciati al di fuori dell'UE, il rafforzamento del sistema *reporting* da parte dei piloti di porti, e delle misure di protezione rafforzata delle acque costiere, in particolare il mare territoriale e la zona economica esclusiva.

³¹ Centro regionale mediterraneo per l'intervento di emergenza contro l'inquinamento marino accidentale, con sede a Malta.

³² Il MoU (*Memorandum of Understanding*) mediterraneo è stato firmato nel 1997 da tutti i partner del Mediterraneo e il suo segretariato ha sede a Casablanca. L'adesione di Malta e di Cipro all'UE costituirà un legame molto forte tra il Memorandum mediterraneo e il Memorandum di Parigi nella prospettiva di un Mediterraneo più sicuro e più pulito.

³³ Il memorandum d'intesa di Parigi si compone di 27 amministrazioni marittime partecipanti e riguarda le acque della Comunità europea e gli Stati costieri del bacino del Nord Atlantico, dal Nord America per l'Europa.

doppio scafo per il trasporto del petrolio e dei prodotti petroliferi³⁴.

Opportunità e Rischi del Trasporto Marittimo nel Mediterraneo

Key maritime safety and security regulations cannot be implemented successfully if they are not addressed at basin scale. The widely varying degrees of industrialisation and industrial development within the Mediterranean region must also be taken into account.

The most important modes of transport in this Region are air and sea transport. Restructuring the latter is essential in order to attract investments to the region and ensure that the Euro-Mediterranean free trade now being developed can run smoothly. Although shipping is a significant source of air pollution and CO₂ emissions, it remains considerably more energy-efficient than road transport. Nevertheless, considerable efforts still need to be made to prevent marine pollution in the Mediterranean basin, and they require joint effort by all the Mediterranean countries. For this reason, and to reduce road congestion, promoting safe and secure shipping is central to an Integrated Maritime Policy of current EU programmes (TEN-T, MARCO POLO and Euromed Motorways of the Sea) will continue to support the creation of the Motorways of the Sea/Short-Sea Shipping Networks. But the future development of TEN will need to take account of the increasing demands made on maritime space by the energy industry³⁵.

Accordi internazionali esistenti nel settore per la mobilità delle merci e delle persone

Si riportano in seguito le analisi e alcuni estratti concernenti le principali Convenzioni Internazionali nel settore del trasporto marittimo.

La Conferenza diplomatica dell'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO) ha adottato, il 12 dicembre 2002, alcuni emendamenti alla Convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare (Convenzione SOLAS), nonché un Codice internazionale per la sicurezza delle navi e degli impianti portuali (Codice ISPS). Questi strumenti, che sono intesi a migliorare la sicurezza delle navi adibite al commercio internazionale e dei relativi impianti portuali, comprendono disposizioni di natura obbligatoria, di alcune delle quali dovrà essere precisata l'efficacia nella Comunità e disposizioni con valore di raccomandazione, alcune delle quali - con l'adozione di questo Regolamento - vengono rese obbligatorie. Per quanto riguarda il traffico marittimo internazionale, gli Stati membri dovranno applicare integralmente, entro il 1° luglio 2004, le misure speciali previste dalla Convenzione SOLAS e la parte A del Codice ISPS, secondo le modalità e nei confronti delle navi, delle società e degli impianti portuali prescritti dagli strumenti citati.

Per quanto riguarda il traffico marittimo nazionale, gli Stati membri avrebbero

³⁴ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2003:0376:FIN:IT:DOC>

³⁵ <http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/pdf/events/imp-medit-conf-programme-piran11-0.pdf>

dovuto applicare, entro il 1° luglio 2005, le misure speciali per migliorare la sicurezza marittima della Convenzione SOLAS e della parte A del Codice ISPS, nella versione adottata dalla Conferenza diplomatica internazionale IMO il 12 dicembre 2002, alle navi passeggeri di classe A ai sensi dell' art. 4 della direttiva 98/18/CE del Consiglio, del 18 marzo 1998, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi passeggeri, adibite al traffico nazionale nonché alle loro società, quali definite alla Regola IX/1 della Convenzione SOLAS, ed agli impianti portuali che ad esse prestano servizi.

Dopo una valutazione obbligatoria dei rischi per la sicurezza, entro il 1° luglio 2007, gli Stati membri avrebbero dovuto decidere in che misura applicare le disposizioni del Regolamento alle varie categorie di navi che effettuano il servizio locale, alle loro società e agli impianti portuali che ad esse prestano i servizi. Le decisioni prese dovrebbero essere notificate alla Commissione europea a intervalli non superiori a cinque anni. Ai fini del Regolamento, la Regola 11 (accordi di sicurezza alternativi) delle misure speciali per migliorare la sicurezza marittima della Convenzione SOLAS può applicarsi anche al traffico marittimo intra-comunitario di linea effettuato su rotte fisse che fanno uso di impianti portuali associati³⁶.

La Convenzione di Montego Bay sul diritto del mare del 1982 (UNCLOS) è la cornice all'interno della quale si sviluppano norme e politiche per la gestione dei mari e l'utilizzazione degli spazi marittimi. Essa rappresenta una pietra miliare nel campo dei trattati internazionali ed è il risultato di uno sforzo enorme della cooperazione internazionale nel tentativo, riuscito, di stabilire un giusto ordine planetario nel governo degli oceani.

In 320 articoli e 9 annessi si trattano tutti gli aspetti riguardanti la Governance degli spazi marittimi:

- loro delimitazione e protezione ambientale,
- ricerca scientifica e aspetti tecnologici,
- aspetti e attività commerciali,
- componimento delle liti a livello internazionale,
- diritti dei paesi in via di sviluppo.

La Convenzione 10 dicembre 1982 sul Diritto del Mare inizia il suo percorso nel 1967 quando l'Assemblea Generale delle Nazioni Unite, nell'affrontare il tema della conservazione e protezione del fondo dei mari e degli oceani per questioni legate al mantenimento della pace, per la prima volta in modo estensivo discute del concetto di "comune patrimonio dell'umanità" (*common heritage of mankind*) in quanto applicabile a tali spazi marittimi.

³⁶ http://amblav.it/news_dettaglio.aspx?IDNews=1333

L'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO - *International Maritime Organization*) fu creata nel 1948 come *Inter-Governmental Maritime Consultive Organization* (IMCO) con il compito primario di elaborare strumenti normativi da adottare a livello internazionale al fine di migliorare la sicurezza della navigazione.

Missione dell'IMO oggi:

Nell'ambito della sicurezza (*Safety-Security*) della Navigazione e Protezione dell'ambiente marino, il ruolo dell'IMO è quello di:

- conseguire lo standard più alto possibile a livello internazionale in materia di sicurezza della navigazione e protezione dell'ambiente marino;
- promuovere il reale recepimento e rispetto di tale standard nei paesi membri e facilitare la cooperazione fra Stati;
- favorire, soprattutto nei paesi terzi, lo sviluppo di organizzazioni e sistemi nazionali adeguati;
- cooperare con altri organismi e istituzioni al fine di evitare duplicazioni e conseguire sinergie.

Gli strumenti normativi riguardanti la protezione dell'ambiente marino adottati in IMO hanno lo scopo di:

- prevenire gli inquinamenti operativi;
- prevenire e ridurre gli incidenti e gli inquinamenti accidentali;
- ridurre le conseguenze di un sinistro;
- creare e mantenere operativo un sistema internazionale di compensazione delle spese sostenute e dei danni subiti a causa di un inquinamento (IOPC Fund);
- favorire la cooperazione e l'assistenza nella attività di risposta agli inquinamenti.

Strumenti tesi a favorire la prevenzione e riduzione degli inquinamenti causati da incidenti:

- *International Convention for the Safety of Life at Sea* (SOLAS 74) e Protocollo 78;
- sistemi antincendio;
- sistemi per l'inertizzazione dei gas;
- ridondanza dei sistemi per la condotta della navigazione;
- ispezioni più severe e particolareggiate, soprattutto riguardo la corrosione (dal 1995);
- sistemi di riporto obbligatorio in aree a maggior rischio (dal 1996);
- apprestamenti per il rimorchio in emergenza (dal 1996) su navi cisterna superiori a 20000 dwt.
- *International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Case of Oil Pollution Casualties* (INTERVENTION 69) e relativo Protocollo del 1973;
- *Convention on the International Regulations for Preventing Collision at Sea* (COLREG 72);
- *International Conventions on Standards of Training*;

- *Certificate and Watch Keeping for Sea farers* (STCW 78);
- *International Convention on Salvage* (SALVAGE 89);
- *International Safety Management Code* (ISM Code) adottato nel 1994 (obbligatorio per navi cisterna dal 1998).

Strumenti finalizzati a ridurre le conseguenze di un sinistro per l'ambiente marino:

- Convenzione MARPOL;
- regole sulla compartimentazione e stabilità;
- ubicazione delle cisterne per zavorra in zone della nave che richiedono maggiore protezione (più a rischio in caso di incaglio o collisione);
- doppio scafo (dal 1996 obbligatorio per tutte le petroliere di nuova costruzione).

In campo internazionale, sono state realizzate una serie di attività per l'individuazione di opportune misure di *security* allo scopo di prevenire atti terroristici. In particolare l'IMO ha apportato una serie di emendamenti ad alcune convenzioni internazionali, tra le quali la convenzione SUA (*Suppression of Unlawful Acts*) del 1988 e la convenzione IMO/SOLAS-74, in cui è stato introdotto il codice ISPS.

La convenzione SUA impone agli Stati firmatari di punire tutti i crimini commessi sul proprio territorio o in alternativa di estradare i colpevoli. I punti che caratterizzano la convenzione SUA sono:

- tipologie di navi a cui si applica la convenzione;
- sfera geografica di applicazione;
- definizione dei crimini;
- giurisdizione.

La convenzione SOLAS impone a tutti gli Stati di essere responsabili delle navi sotto la propria bandiera e di verificare che siano in regola con quanto previsto dalla convenzione stessa. In particolare la SOLAS prevede:

- l'installazione sulle navi di portata pari o superiore a 300 tonnellate, di *un Automatic Information System*, un sistema in grado di fornire in modo automatico alle autorità portuali informazioni riguardanti la nave;
- l'obbligo per ogni nave di collocare, in modo permanente e in luogo ben visibile, il numero di identificazione della nave stessa;
- l'obbligo per ogni nave di dotarsi di un registro sinottico che raccoglie tutte le informazioni relative alla storia della nave;
- di estendere la protezione contro gli atti illeciti a tutti i tipi di nave e agli impianti portuali;
- la possibilità di fare richiesta di ispezione di una nave che vuole entrare in porto.

Tutte le norme e le misure adottate dalle varie convenzioni internazionali sono state recepite dalla Comunità Europea e dagli stati membri attraverso la

costituzione di appositi dipartimenti e uffici dedicati alla *maritime security*.

Il programma per i mari regionali (RSP) dell'UNEP tende alla mobilitazione della comunità regionali, e di quella internazionale, per rispondere al processo di degradazione dell'ambiente marino e costiero, promuovendo azioni coordinate a livello regionale a salvaguardia di un patrimonio comune.

Convenzione per la protezione del mar Mediterraneo dall'inquinamento (Convenzione di Barcellona 1976);

Protocollo riguardante le attività di prevenzione atte ad evitare ed eliminare l'inquinamento del mar Mediterraneo dovuto allo scarico di rifiuti da navi e da aerei (*Dumping Protocol*);

Protocollo riguardante la cooperazione per combattere le emergenze da inquinamento del mar Mediterraneo dovute al versamento di idrocarburi e altre sostanze nocive e pericolose (*Emergency Protocol 1976*).

Nel corso degli anni, altri cinque protocolli si sono aggiunti ai primi due:

1. Protocollo relativo alla protezione del Mediterraneo dagli inquinamenti da terra (LBS Protocol);
2. Protocollo relativo alle aree protette e alla diversità biologica in Mediterraneo (SPA and BIODIVERSITY Protocol);
3. Protocollo riguardante la protezione del mare Mediterraneo dai rischi di inquinamento connessi con lo sfruttamento della Piattaforma Continentale (OFF-SHORE Protocol), non in vigore ;
4. Protocollo per la prevenzione dagli inquinamenti originati dal movimento transfrontaliero dei rifiuti tossici ed il loro avviamento a discarica (HAZARDOUS WASTE Protocol), non in vigore;
5. Protocollo sulla gestione delle aree costiere (CZM Protocol) adottato a Madrid il 18 gennaio 2008, a conclusione della 15^a riunione delle Parti Contraenti la Convenzione di Barcellona, non in vigore.

Cronologia delle principali misure legislative sul Mediterraneo:

- 1969 FAO Working Group sugli inquinamenti marini in Mediterraneo.
- 1972 Stoccolma, la Conferenza delle Nazioni Unite sull'Ambiente adotta e vara il Programma delle Nazioni Unite per l'Ambiente (UNEP).
- 1974 Conferenza di Monaco sugli inquinamenti marini; Adozione del Programma UNEP per i Mari Regionali
- 1975 Piano d'Azione per il Mediterraneo (PAM)
- 1976 Convenzione di Barcellona + 2 Protocolli + ROCC (REMPEC)
- 1976 Viene creato il Regional Oil Combating Centre (ROCC) con il compito principale di aiutare i paesi a dare piena attuazione al secondo Protocollo della Convenzione di Barcellona (*Emergency Protocol 1976*);
- 1989 Il mandato del ROCC viene esteso alle altre sostanze nocive pericolose per l'uomo e per l'ambiente (HNS), cambia nome in REMPEC;
- 2002 Con l'adozione del nuovo "Protocollo sulla cooperazione in materia di prevenzione degli inquinamenti da navi e di lotta agli inquinamenti marini" il

mandato e le responsabilità del REMPEC vengono ulteriormente estese.

Obiettivi del REMPEC:

- RAFFORZARE le capacità degli Stati Costieri del Mediterraneo nel campo della prevenzione dell'inquinamento marino da navi, nonché in quello della preparazione e della risposta agli inquinamenti marini accidentali, attraverso il pieno e corretto recepimento delle normative internazionali;
- ASSISTERE gli Stati Costieri che ne facciano richiesta nel processo di sviluppo di autonome capacità operative di risposta ai sinistri marittimi suscettibili di causare inquinamento del mare e delle coste;
- STIMOLARE il processo di creazione e sviluppo di una fattiva cooperazione a livello sub-regionale e regionale nel campo della prevenzione degli inquinamenti, nonché in quello della preparazione e della risposta;
- FACILITARE a livello regionale lo scambio di informazioni di natura legale-amministrativa-tecnica-scientifica-operativa, afferente la materia, anche attraverso la creazione di una rete dedicata di corrispondenti nazionali;

L'attività del REMPEC di assistenza agli Stati costieri si sviluppa su tre livelli: nazionale, sub-regionale, regionale.

Dal 1976 il REMPEC ha assistito tutti i paesi mediterranei nel processo di sviluppo o revisione dei loro sistemi nazionali. I principali risultati conseguiti dal Centro sono:

- continua assistenza e supporto agli Stati costieri del Mediterraneo nel processo di preparazione, sviluppo e attuazione dei loro piani di emergenza nazionali;
- formazione di oltre 2500 funzionari di vario livello;
- sviluppo della rete regionale per l'allerta, la comunicazione in caso di emergenza e lo scambio di informazioni;
- sviluppo del database "Sistema di Informazione Regionale" (RIS);
- sviluppo del "Mediterranean Information Decision Support Integrated System" (MIDSIS), strumento informatico di supporto alla presa di decisione in caso di emergenza, derivato dal TROCS (*Transport of Chemical Substances*);
- creazione del database sugli incidenti in Mediterraneo;
- pubblicazione di un gran numero di documenti tecnici, guide, materiale per la formazione, rapporti e studi;
- assistenza tecnica agli Stati Costieri del Mediterraneo in caso di emergenza (ultima al Libano nell'estate 2006);
- creazione e sviluppo dell'Unità di Assistenza Mediterranea (MAU);
- trasferimento dell'esperienza Mediterranea ad altri mari regionali;
- Project-leader in vari progetti regionali finanziati dall'IMO e dalla Commissione Europea.

Dal 1976 il REMPEC ha facilitato lo sviluppo della cooperazione nella regione in applicazione del 2° Protocollo alla Convenzione di Barcellona (*Emergency*

Protocol) e dell'OPRC90.

Il nuovo Protocollo su Prevenzione ed Emergenza 2002 è entrato in vigore il 17 marzo 2004. La nuova Strategia Regionale 2006-2015 per la completa attuazione del nuovo Protocollo 2002 è basata sulle due elementi: la prevenzione degli inquinamenti volontari e la prevenzione degli inquinamenti accidentali.

Il Piano d'Azione per il Mediterraneo, nel quale si inserisce la Strategia Mediterranea per lo Sviluppo Sostenibile³⁷ adottata nel novembre 2005 a Portorose, richiede l'attuazione di misure politiche ed economiche oltre a quelle tecniche, in particolar modo:

- ridurre le tensioni nella regione;
- ridurre il GAP Nord-Sud;
- realizzare l'area di libero scambio in Mediterraneo, prevista per il 2010, attraverso una piena e migliore utilizzazione dei sistemi programmatico-finanziari disponibili (EUROMED, politica di prossimità, etc) ed un rilancio delle politiche di cooperazione anche a livello bilaterale che tengano conto delle reali aspettative dei paesi da "assistere" e che vogliono essere attori del loro processo di sviluppo;
- tener conto dei piani di sviluppo che riguardano anche turismo, pesca, energia, comunicazione e infrastrutture.

Il futuro delle politiche marittime dell'Unione Europea e la Governace del Mediterraneo:

Article 123 of the United Nations Convention on the Law of the Sea provides for the need for cooperation between States that give onto enclosed or semi-enclosed seas.

Formal cooperation between the States bordering the Mediterranean began in 1975 with the drawing up of the Mediterranean Action Plan (MAP), along with a number of other legal instruments known jointly as the "Barcelona System". The EU's new integrated maritime policy promises a holistic and cross-sectoral approach and welcomes the involvement of all the Mediterranean states. Governance in the region is at risk of increasing complication, despite instruments for regional cooperation having been in place for over 25 years. If not properly addressed, persistent regional tensions, an increase in territorial imbalances, and the impact of activities which are experiencing rapid short-term growth may overwhelm the existing institutional framework and jeopardize the efforts of the new EU policy. With regard to maritime governance, greater political cohesion can help facilitate the implementation of cooperation policies. But many questions still have to be

³⁷ La strategia richiede:

- Progetti specifici (SAFEMED I & SAFEMED II, MEH, etc);
- Maggiore e migliore cooperazione a livello sub-regionale e regionale;
- Creazione delle Zone di Protezione Ecologica.

answered, concerning the future of governance in the Mediterranean basin, how to involve non-EU states, and the co-operation instruments of made available through EU policies dealing with maritime, regional, neighbourhood and cross-border issues³⁸.

Sulla strategia ambientale per il Mediterraneo e il futuro della politica marittima dell'Unione Europea si evince che:

Given the degraded state of its environment, the Mediterranean is in grave danger of losing the main assets which have made it so unique in the past. Continued poor management of scarce natural resources, and in particular, of water, agricultural land, energy and coastal zones, will compromise economic development, the quality of life and social stability. The region is increasingly vulnerable to flooding, landslides, earthquakes, tsunamis, droughts, fires and ecological imbalances, which have a direct and immediate effect on the livelihoods and welfare of a large proportion of the population. Population dynamics will add to these pressures. We share a special responsibility for protecting the maritime environment and ensuring the conservation of maritime ecosystems and natural resources. This responsibility also applies to the fishing industry, as highlighted by the recent reaffirmation of the centrality of the ecosystem approach to marine management under the Common Fisheries Policy³⁹.

Gli obiettivi specifici della strategia mediterranea sono:

- la definizione di politiche ambientali applicabili, integrate in altri settori, quali i trasporti o l'energia;
- il rilevamento della riduzione dei livelli di inquinamento nella regione (segnatamente delle emissioni industriali, dei rifiuti comunali e delle acque reflue urbane);
- la promozione di un uso sostenibile ed ecologico delle aree marine e costiere;
- l'incentivazione della cooperazione regionale tra i paesi partner (ad esempio, attraverso i sistemi di gestione integrata delle zone costiere che costituiscono già una priorità nel quadro della Convenzione di Barcellona).⁴⁰

L'inquinamento industriale e del trasporto marittimo, contribuiscono alla distruzione delle coste e delle loro biodiversità. La significativa marea nera e le altre forme emerse dal recente conflitto in Libano hanno creato la necessità di presentare una strategia (European Neighbourhood Policy, ENP) coerente e capace di risolvere sia le catastrofi isolate e i problemi ambientali di lungo termine. In questo contesto l'UE intende concentrare i propri sforzi e le proprie risorse, non solo ai fini della protezione dell'ambiente, ma anche dello sviluppo economico. I principali

³⁸ <http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/pdf/events/imp-medit-conf-programme-piran11-0.pdf>

³⁹ <http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/pdf/events/imp-medit-conf-programme-piran11-0.pdf>

⁴⁰ http://ec.europa.eu/environment/news/efe/25/article_4276_it.htm

obiettivi sono:

- Ridurre il livello d'inquinamento nella regione
- Promuovere lo sviluppo sostenibile del mare e della costa
- Promuovere la cooperazione dei paesi nella regione in materia di ambiente
- Assistere i paesi partner nello sviluppo delle istituzioni e delle politiche efficaci in materia di protezione ambientale
- Associare le ONG e le società civili alle decisioni concernenti l'ambiente.

Unitamente alle politiche europee dei paesi che si affacciano sul Mediterraneo, questi obiettivi saranno attuati grazie a quattro misure:

1. Aiuti finanziari stanziati dai programmi UE esistenti o già pianificati
2. Rafforzare il dialogo con i rappresentanti della regione
3. Migliorare il coordinamento con le altre organizzazioni e partner
4. Scambi d'esperienza acquisite dall'EU dalla lotta contro l'inquinamento nel Mediterraneo e dalle altre regioni.

L'iniziativa Horizon 2020 è l'elemento centrale all'interno della strategia (ENP) e prevede quattro azioni:

- Progetti di riduzione delle principali cause d'inquinamento;
- Misure atte a rafforzare e stabilire le condizioni sostenibili ambientali nel Mediterraneo;
- Ricerca;
- Monitoraggio, Valutazione e Revisione.

La prima fase di Horizon 2020 coprirà il periodo 2007-2013. Sarà approvata la versione definitiva dai Ministri dell'ambiente dell'Euro-Mediterraneo nel meeting del Cairo il prossimo novembre 2009. Questo meeting è la prima conferenza dei Ministri dell'ambiente dell'Euro-Mediterraneo che si svolge fuori territorio UE.⁴¹

I principali strumenti legislativi internazionali in materia di dogane:

- La convenzione internazionale (Kyoto, 18 maggio 1973) per la semplificazione e l'armonizzazione dei regimi doganali (vedi Appendice) e la relativa applicazione europea⁴²;
- Convenzione internazionale (Ginevra, 2 dicembre 1972) sull'armonizzazione dei controlli delle merci alle frontiere e la relativa applicazione europea⁴³;
- Convenzione internazionale (Nairobi, 9 giugno 1977) di reciproca assistenza amministrativa per prevenire, ricercare e reprimere le infrazioni doganali;
- Convenzione relativa a un regime di transito comune e la relativa applicazione europea.⁴⁴

⁴¹ <http://cooperazione.formez.it/sections/paesi-mediterraneo/una-strategia-ambientale/>

⁴² <http://europa.eu/scadplus/leg/en/lvb/106025.htm>

⁴³ <http://europa.eu/scadplus/leg/en/lvb/106027.htm>

⁴⁴ <http://europa.eu/scadplus/leg/en/lvb/111025.htm>

Le convenzioni internazionali in materia doganale:

- Convenzione di Bruxelles 1924 - Regole dell'Aja - Convenzione per l'unificazione di alcune regole relative alla polizza di carico, firmata a Bruxelles il 24 agosto 1924;
- Convenzione di Bruxelles 1952 - Convenzione internazionale sul sequestro di nave, firmata a Bruxelles il 10 maggio 1952;
- Convenzione di Bruxelles 1957 - Convenzione internazionale sulla limitazione di responsabilità degli armatori di navi marittime, firmata a Bruxelles il 10 ottobre 1957;
- Convenzione di Bruxelles 1961 - Convenzione internazionale concernente l'unificazione di alcune regole in materia di trasporto di passeggeri per mare firmata a Bruxelles il 29 aprile 1961;
- Protocollo di Bruxelles 1968 - Regole di Visby - Protocollo di modifica della Convenzione internazionale per l'unificazione di alcune regole sulla polizza di carico, firmato a Bruxelles il 23 febbraio 1968;
- Regole dell'Aja-Visby (testo consolidato 1924-1968) - Convenzione per l'unificazione di alcune regole relative alla polizza di carico, firmata a Bruxelles il 24 agosto 1924, come emendata dal protocollo firmato a Bruxelles il 23 febbraio 1968;
- Convenzione di Oslo 1972 - Convenzione per la prevenzione dell'inquinamento marittimo da scarico da navi ed aeromobili, firmata ad Oslo il 15 febbraio 1972;
- Convenzione di Atene 1974 (testo consolidato con protocollo 1976) - Convenzione d'Atene del 13 dicembre 1974 relativa al trasporto per mare di passeggeri e dei loro bagagli, come modificata dal Protocollo di Londra del 19 novembre 1976;
- Regole di York e Anversa 1974 - sulla contribuzione alle avarie comuni;
- Convenzione di Parigi 1974 - Convenzione per la prevenzione dell'inquinamento marino proveniente da terra, firmata a Parigi il 4 giugno 1974;
- Convenzione di Atene 1974 (testo consolidato con protocollo 1976) - Convenzione d'Atene del 13 dicembre 1974 relativa al trasporto per mare di passeggeri e dei loro bagagli, come modificata dal Protocollo di Londra del 19 novembre 1976;
- Convenzione di Londra 1976 - Convenzione internazionale sulla limitazione di responsabilità per i crediti marittimi, firmata a Londra il 19 novembre 1976;
- Regole di Amburgo (Convenzione di Amburgo) 1978 - Convenzione delle Nazioni Unite sul trasporto marittimo di merce, firmata ad Amburgo il 31 marzo 1978.;
- Protocollo di Bruxelles 1979 - Protocollo di modifica alla Convenzione internazionale sulla limitazione di responsabilità degli armatori di navi marittime, firmata a Bruxelles il 10 ottobre 1957, firmato a Bruxelles il 21 dicembre 1979;
- Protocollo di Bruxelles 1979 - Protocollo di modifica della Convenzione

- internazionale per l'unificazione di alcune regole sulla polizza di carico del 1924, come modificata dal protocollo di Bruxelles del 1968, firmato a Bruxelles il 21 dicembre 1979;
- Regole dell'Aja-Visby (testo consolidato 1924-1968- 1979) - Convenzione per l'unificazione di alcune regole relative alla polizza di carico, firmata a Bruxelles il 24 agosto 1924, come emendata dal protocollo firmato a Bruxelles il 23 febbraio 1968 e dal protocollo firmato a Bruxelles il 21 dicembre 1979;
 - Convenzione di Ginevra 1980 - Convenzione delle Nazioni Unite sul trasporto multimodale di merce, firmato a Ginevra il 24 maggio 1980;
 - Convenzione di Montego Bay 1982 - Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare firmata a Montego Bay il 10 dicembre 1982Protocollo di Parigi 1986;
 - Convenzione di Parigi 1974 - Convenzione per la prevenzione dell'inquinamento marino proveniente da terra, firmata a Parigi il 4 giugno 1974, come emendata dal protocollo di Parigi del 26 marzo 1986 - Testo consolidato;
 - Protocollo di Parigi 1986 - Protocollo di modifica della Convenzione per la prevenzione dell'inquinamento marino proveniente da terra, firmata a Parigi il 4 giugno 1974, firmato a Parigi il 26 marzo 1986;
 - Protocollo di Roma 1988 - Protocollo per la soppressione di atti illeciti contro la sicurezza della piattaforme fisse situate sulla piattaforma continentale, firmato a Roma il 10 marzo 1988;
 - Convenzione di Roma 1988 - Convenzione per la soppressione degli atti illeciti contro la sicurezza della navigazione marittima, firmata a Roma il 10 marzo 1988;
 - Convenzione di Londra 1989 - Convenzione internazionale sul soccorso, firmata a Londra il 28 aprile 1989;
 - Convenzione di Helsinki 1992 - Convenzione per la protezione dell'ambiente marino nell'area del Mar Baltico firmata a Helsinki il 9 aprile 1992;
 - Convenzione di Ginevra 1993 - Convenzione internazionale sui privilegi e le ipoteche marittime, firmata a Ginevra il 6 maggio 1993;
 - Regole di York e Anversa 1994 sulla contribuzione alle avarie comuni;
 - Protocollo di Londra 1996 - Protocollo di modifica delle Convenzione internazionale sulla limitazione di responsabilità per i crediti marittimi, firmata a Londra il 19 novembre 1976, firmato a Londra il 2 maggio 1996;
 - Convenzione di Londra 1996 (HNS) - Convenzione internazionale sulla responsabilità ed il risarcimento dei danni connessi al trasporto marittimo di sostanze tossiche e pericolose (Convenzione HNS), firmata a Londra il 3 maggio 1996;
 - Convenzione di Ginevra 1999 - Convenzione internazionale sul sequestro di nave, firmata a Ginevra il 12 marzo 1999;
 - Protocollo di Londra 2000 (HNS) - Protocollo alla convenzione internazionale sulla preparazione, la lotta e la cooperazione in materia di inquinamento

- marino da idrocarburi, relativo agli incidenti inquinanti prodotti da sostanze pericolose, firmato a Londra il 15 marzo 2000;
- Convenzione di Londra 2001 - Convenzione internazionale sulla responsabilità civile per danni dovuti a inquinamento da idrocarburi usati per la propulsione della nave, firmata a Londra il 23 marzo 2001;
 - Regole di York e Anversa 2004 sulla contribuzione alle avarie comuni;
 - Convenzione di Nairobi 2007 - Convenzione internazionale sulla rimozione dei relitti, firmata a Nairobi il 18 maggio 2007.

APPENDICE

Convenzione internazionale per la semplificazione e l'armonizzazione dei regimi doganali (modificata)

Preambolo

Le Parti contraenti della presente Convenzione elaborata sotto gli auspici del Consiglio di cooperazione doganale, cercando di eliminare le divergenze tra i regimi e le pratiche doganali delle Parti contraenti, che possono ostacolare il commercio internazionale e gli altri scambi internazionali,

desiderando contribuire efficacemente allo sviluppo del commercio e degli scambi suddetti semplificando e armonizzando i regimi e le pratiche doganali e favorendo la cooperazione internazionale,

osservando che i notevoli vantaggi derivanti dalla facilitazione del commercio internazionale si possono ottenere senza compromettere le norme appropriate in materia di controllo doganale,

riconoscendo che tale obiettivo di semplificazione e armonizzazione si può realizzare applicando in particolare i principi seguenti:

- attuazione di programmi finalizzati ad una continua modernizzazione dei regimi e delle pratiche doganali in funzione di una loro maggiore efficienza ed efficacia,
- applicazione dei regimi e delle pratiche doganali in modo prevedibile, coerente e trasparente,

- comunicazione alle parti interessate di tutte le informazioni necessarie in materia di leggi, regolamenti, orientamenti amministrativi, regimi e pratiche doganali,

- adozione di tecniche moderne quali gestione del rischio e controlli basati sulla revisione, e massimo impiego possibile della tecnologia dell'informazione,

- ove opportuno, cooperazione con le altre autorità nazionali, con le altre amministrazioni doganali e con gli ambiti commerciali,

- attuazione di norme internazionali pertinenti,

- messa a disposizione delle parti interessate di procedure di revisione amministrativa e giudiziaria facilmente accessibili,

convinte che uno strumento internazionale comprendente i suddetti obiettivi e principi che le Parti contraenti si impegnano ad applicare condurrebbe all'alto grado di semplificazione e armonizzazione dei regimi e delle pratiche doganali che rappresenta un obiettivo essenziale del Consiglio di cooperazione doganale, contribuendo in tal modo in misura rilevante a facilitare il commercio internazionale,

hanno convenuto quanto segue:

Capitolo I

Definizioni

Art. 1

Ai fini della presente Convenzione si intende:

- (a) per «norma»: una disposizione la cui applicazione è riconosciuta come necessaria per raggiungere l'armonizzazione e la semplificazione dei regimi e delle pratiche doganali;
- (b) per «norma transitoria»: una norma dell'allegato generale per la quale è consentito un periodo di attuazione più lungo;
- (c) per «pratica raccomandata»: una disposizione di un allegato specifico della quale si riconosce che costituisce un progresso verso l'armonizzazione e la semplificazione dei regimi e delle pratiche doganali e della quale si ritiene auspicabile l'applicazione più generale possibile;
- (d) per «legislazione nazionale»: leggi, regolamenti e altri provvedimenti imposti da un'autorità competente di una Parte contraente e applicabili in tutto il territorio della Parte contraente in questione, o i trattati in vigore dai quali tale parte sia vincolata;
- (e) per «allegato generale»: la serie di disposizioni applicabili a tutti i regimi e le pratiche doganali oggetto della presente Convenzione;
- (f) per «allegato specifico»: una serie di disposizioni applicabili ad uno(a) o più dei regimi e delle pratiche doganali oggetto della presente Convenzione;
- (g) per «orientamenti»: una serie di spiegazioni relative alle disposizioni dell'allegato generale, degli allegati specifici e dei relativi capitoli, che indicano alcune delle possibili linee di condotta da seguire nell'applicazione delle norme, delle norme transitorie e delle pratiche raccomandate, in particolare descrivendo le pratiche ottimali e raccomandando esempi di maggiori facilitazioni;
- (h) per «comitato tecnico permanente»: il comitato tecnico permanente del Consiglio;
- (ij) per «Consiglio»: l'organizzazione istituita dalla Convenzione che crea un Consiglio di cooperazione doganale¹, conclusa a Bruxelles il 15 dicembre 1950;
- (k) per «unione doganale o economica»: una unione costituita da Stati e composta di Stati, dotata della facoltà di adottare propri regolamenti vincolanti per tali Stati riguardo alle questioni disciplinate dalla presente Convenzione, nonché della facoltà di decidere, secondo le sue procedure interne, di firmare la presente Convenzione, ratificarla o aderirvi.

Capitolo II

Campo d'applicazione e struttura

Campo d'applicazione della Convenzione

Art. 2

Ciascuna Parte contraente s'impegna a promuovere la semplificazione e l'armonizzazione dei regimi doganali e, a tal fine, a conformarsi, secondo le condizioni previste dalla presente Convenzione, alle norme, alle norme transitorie e alle pratiche raccomandate oggetto degli allegati della presente Convenzione. Tuttavia ciascuna Parte contraente ha facoltà di concedere facilitazioni maggiori di quelle previste dalla Convenzione ed è anzi raccomandato alle Parti contraenti di concedere tali facilitazioni nella misura del possibile.

Art. 3

Le disposizioni della presente Convenzione non precludono l'applicazione della legislazione nazionale per quanto riguarda i divieti o le restrizioni sulle merci soggette a controllo doganale.

Struttura della Convenzione

Art. 4

1. La Convenzione comprende un corpo, un allegato generale e allegati specifici.
2. L'allegato generale e ogni allegato specifico della presente Convenzione consistono, in linea di principio, di capitoli che costituiscono le parti di un allegato e comprendono:
 - (a) definizioni; e
 - (b) norme, alcune delle quali, nell'allegato generale, sono norme transitorie.
3. Ciascun allegato specifico contiene anche pratiche raccomandate.
4. Ciascun allegato è accompagnato da orientamenti, i cui testi non sono vincolanti per le Parti contraenti.

Art. 5

Per l'applicazione della presente Convenzione, ogni allegato specifico o capitolo di un allegato specifico in vigore per una Parte contraente si considera parte integrante della Convenzione; per quanto riguarda tale Parte contraente ogni riferimento alla Convenzione si ritiene quindi relativo anche allo o agli allegati o capitoli da cui è vincolata.

Capitolo III

Gestione della Convenzione

Comitato di gestione

Art. 6

1. È istituito un comitato di gestione incaricato di esaminare l'attuazione della presente Convenzione, le eventuali misure intese ad assicurarne un'interpretazione e un'applicazione uniformi e le proposte di modifica della stessa.
2. Le Parti contraenti sono membri del comitato di gestione.
3. La competente amministrazione di qualsiasi entità avente i requisiti per diventare Parte contraente della presente Convenzione a norma dell'articolo 8 o di qualsiasi membro dell'Organizzazione mondiale del commercio è ammessa ad assistere alle sessioni del comitato di gestione in qualità di osservatore. Lo status e i diritti di tali osservatori sono determinati da una decisione del Consiglio. I diritti sopracitati non possono essere esercitati prima dell'entrata in vigore della decisione.
4. Il comitato di gestione può invitare i rappresentanti di organizzazioni internazionali governative e non governative ad assistere alle sessioni del comitato di gestione in qualità di osservatori.

5. Il comitato di gestione:

(a) raccomanda alle Parti contraenti:

(i) gli emendamenti al corpo della presente Convenzione,

(ii) gli emendamenti all'allegato generale, agli allegati specifici e ai loro capitoli e l'inclusione di nuovi capitoli nell'allegato generale, e

(iii) l'inclusione di nuovi allegati specifici e di nuovi capitoli negli allegati specifici;

(b) può decidere di modificare le pratiche raccomandate o di incorporare nuove pratiche raccomandate negli allegati specifici o nei loro capitoli conformemente all'articolo 16;

(c) prende in considerazione l'attuazione delle disposizioni della presente Convenzione conformemente all'articolo 13, paragrafo 4;

(d) rivede e aggiorna gli orientamenti;

(e) esamina qualsiasi altra questione attinente alla presente Convenzione ad esso sottoposta;

(f) informa il comitato tecnico permanente e il Consiglio delle sue decisioni.

6. Le competenti amministrazioni delle Parti contraenti comunicano al segretario generale del Consiglio le proposte ai sensi del paragrafo 5, lettere (a), (b), (c) o (d) del presente articolo con le relative motivazioni, unitamente ad eventuali richieste di iscrizione di determinate questioni nell'ordine del giorno delle sessioni del comitato di gestione. Il segretario generale del Consiglio sottopone le proposte all'attenzione delle competenti amministrazioni delle Parti contraenti e degli osservatori di cui ai paragrafi 2, 3 e 4 del presente articolo.

7. Il comitato di gestione si riunisce almeno una volta all'anno. Esso elegge annualmente un presidente e un vicepresidente. Il segretario generale del Consiglio invia la convocazione e il progetto di ordine del giorno alle competenti amministrazioni delle Parti contraenti e agli osservatori di cui ai paragrafi 2, 3 e 4 del presente articolo almeno sei settimane prima della riunione del comitato di gestione.

8. Qualora non si possa giungere ad una decisione all'unanimità, le questioni sottoposte al comitato di gestione sono decise mediante votazione dalle Parti contraenti presenti. Le proposte ai sensi del paragrafo 5, lettere (a), (b) o (c) del presente articolo sono approvate alla maggioranza di due terzi dei voti espressi. Tutte le altre questioni sono decise dal comitato di gestione a maggioranza dei voti espressi.

9. Quando si applica l'articolo 8, paragrafo 5 della presente Convenzione, le unioni doganali o economiche che sono Parti contraenti dispongono, in caso di votazione, soltanto di un numero di voti pari al totale dei voti assegnati ai loro membri che sono Parti contraenti.

10. Prima della chiusura della riunione il comitato di gestione adotta una relazione. Questa viene trasmessa al Consiglio e alle Parti contraenti nonché agli osservatori di cui ai paragrafi 2, 3 e 4.

11. In assenza di disposizioni pertinenti nel presente articolo, si applica, salvo diversa decisione del comitato di gestione, il regolamento interno del Consiglio.

Art. 7

Ai fini della votazione nell'ambito del comitato di gestione, ogni allegato specifico e ogni capitolo di un allegato specifico sono oggetto di votazione separata.

(a) Ogni Parte contraente ha la facoltà di votare su questioni relative all'interpretazione, all'applicazione o alla modifica del corpo e dell'allegato generale della Convenzione.

(b) Per quanto riguarda questioni relative ad un allegato specifico o ad un capitolo di un allegato specifico già in vigore, soltanto le Parti contraenti che hanno accettato tale allegato specifico o capitolo hanno la facoltà di votare.

(c) Ogni Parte contraente ha la facoltà di votare i progetti di nuovi allegati specifici o di nuovi capitoli di un allegato specifico.

Capitolo IV

Parte contraente

Ratifica della Convenzione

Art. 8

1. Ogni membro del Consiglio e ogni membro dell'Organizzazione delle Nazioni Unite o delle sue istituzioni specializzate può divenire Parte contraente della presente Convenzione:

(a) firmandola senza riserva di ratifica;

(b) depositando uno strumento di ratifica dopo averla firmata con riserva di ratifica; oppure

(c) aderendovi.

2. Fino al 30 giugno 1974 la presente Convenzione è aperta, presso la sede del Consiglio a Bruxelles, alla firma dei membri di cui al paragrafo 1 del presente articolo. Dopo tale data, sarà aperta alla loro adesione.

3. Al momento della firma o della ratifica della presente Convenzione o dell'adesione alla stessa, ogni Parte contraente specifica quale o quali allegati specifici o capitoli degli allegati specifici eventualmente accetta. Essa può in seguito notificare al depositario che accetta uno o più allegati specifici o capitoli degli allegati specifici.

4. Le Parti contraenti che accettano un nuovo allegato specifico o un nuovo capitolo di un allegato specifico ne danno notifica al depositario conformemente al paragrafo 3 del presente articolo.

5. (a) Un'unione doganale o economica può diventare, conformemente ai paragrafi 1, 2 e 3 del presente articolo, Parte contraente della presente Convenzione. Tale unione doganale o economica informa il depositario della sua competenza in ordine alle questioni disciplinate dalla presente Convenzione. Essa inoltre informa il depositario di qualsiasi modifica sostanziale dell'ambito della sua competenza.

(b) Un'unione doganale o economica che è Parte contraente della presente Convenzione esercita, per le questioni che rientrano nella sua sfera di competenza, i diritti e le responsabilità che la Convenzione conferisce ai membri

di tale unione che sono Parti contraenti della presente Convenzione. In tal caso, i membri dell'unione non hanno la facoltà di esercitare individualmente i suddetti diritti, compreso il diritto di voto.

Art. 9

1. La Parte contraente che ratifica la presente Convenzione o vi aderisce è vincolata dagli emendamenti della Convenzione, compreso l'allegato generale, entrati in vigore alla data del deposito del suo strumento di ratifica o di adesione.

2. La Parte contraente che accetta un allegato specifico o un capitolo di un allegato specifico è vincolata dagli emendamenti delle norme contenute in tale allegato specifico o capitolo entrati in vigore alla data in cui essa notifica la sua accettazione al depositario. La Parte contraente che accetta un allegato specifico o un capitolo di un allegato specifico è vincolata dagli emendamenti delle pratiche raccomandate ivi contenute, entrati in vigore alla data in cui essa notifica la sua accettazione al depositario, salvo se formula riserve su una o più di tali pratiche raccomandate conformemente all'articolo 12 della presente Convenzione.

Applicazione della convenzione

Art. 10

1. Al momento della firma della presente Convenzione senza riserva di ratifica o del deposito del proprio strumento di ratifica o di adesione, oppure in seguito, una Parte contraente può dichiarare mediante notifica data al depositario che la presente Convenzione si applica a tutti o ad alcuni dei territori le cui relazioni internazionali si trovano sotto la sua responsabilità. La notifica ha effetto tre mesi dopo la data in cui il depositario la riceve. Tuttavia, la Convenzione non si applica ai territori designati nella notifica prima che essa sia entrata in vigore per la Parte contraente interessata.

2. La Parte contraente che, in applicazione del paragrafo 1 del presente articolo, abbia notificato che la presente Convenzione si applica ad un territorio le cui relazioni internazionali si trovano sotto la sua responsabilità, può notificare al depositario, secondo le modalità di cui all'articolo 19 della presente Convenzione, che tale territorio cesserà di applicare la Convenzione.

Art. 11

Per l'applicazione della presente Convenzione, un'unione doganale o economica che sia una Parte contraente notifica al segretario generale del Consiglio i territori di cui è costituita e tali territori devono essere considerati come un unico territorio.

Accettazione delle disposizioni e delle riserve

Art. 12

1. Tutte le Parti contraenti sono vincolate dall'allegato generale.

2. Una Parte contraente può accettare uno o più allegati specifici o uno o più dei capitoli in essi contenuti. La Parte contraente che accetta un allegato specifico o uno o più capitoli di un allegato specifico è vincolata da tutte le norme che vi

figurano. La Parte contraente che accetta un allegato specifico o uno o più capitoli di un allegato specifico è vincolata da tutte le pratiche raccomandate che vi figurano, a meno che, al momento dell'accettazione o successivamente, essa notifichi al depositario la o le pratiche raccomandate per le quali formula riserve, indicando le divergenze tra le disposizioni della propria legislazione nazionale e quelle della o delle pratiche raccomandate in questione. La Parte contraente che abbia espresso riserve può, in qualsiasi momento, scioglierle in tutto o in parte mediante notifica al depositario, indicando la data alla quale le riserve sono sciolte.

3. Ogni Parte contraente vincolata da un allegato specifico o da uno o più capitoli di un allegato specifico esamina la possibilità di sciogliere le riserve sulle pratiche raccomandate eventualmente formulate in conformità del paragrafo 2 e, alla fine di ogni periodo di tre anni a decorrere dalla data di entrata in vigore per essa della presente Convenzione, notifica al segretario generale del Consiglio i risultati dell'esame specificando le disposizioni della propria legislazione nazionale che, a suo avviso, sono contrarie allo scioglimento delle riserve.

Attuazione delle disposizioni

Art. 13

1. Ciascuna Parte contraente attua le norme dell'allegato generale e dello o degli allegati specifici ovvero del o dei capitoli ivi contenuti da essa accettati entro 36 mesi dall'entrata in vigore per la stessa di tale o tali allegati o capitoli.

2. Ciascuna Parte contraente attua le norme transitorie dell'allegato generale entro 60 mesi dalla data in cui l'allegato generale è entrato in vigore per la stessa.

3. Ciascuna Parte contraente attua le pratiche raccomandate dello o degli allegati specifici ovvero del o dei capitoli ivi contenuti da essa accettati entro 36 mesi dall'entrata in vigore per la stessa di tale o tali allegati specifici o capitoli, salvo se sono state formulate riserve su una o più di tali pratiche raccomandate.

4. (a) Qualora i periodi di cui ai paragrafi 1 o 2 del presente articolo siano, in pratica, insufficienti per consentire ad una Parte contraente di attuare le disposizioni dell'allegato generale, tale Parte contraente può, prima della fine del periodo di cui al paragrafo 1 o 2 del presente articolo, chiedere al comitato di gestione di concedere una proroga di detto periodo. All'atto della richiesta, la Parte contraente indica la o le disposizioni dell'allegato generale per le quali è richiesta una proroga del periodo e le ragioni della richiesta.

(b) In circostanze eccezionali, il comitato di gestione può decidere di concedere tale proroga. La decisione del comitato di gestione relativa alla concessione della proroga indica le circostanze eccezionali che la giustificano; la proroga non può in alcun caso essere superiore ad un anno. Alla scadenza del periodo di proroga, la Parte contraente notifica al depositario l'attuazione delle disposizioni per le quali la proroga è stata concessa.

Risoluzione delle controversie

Art. 14

1. Le controversie tra due o più Parti contraenti sull'interpretazione o sull'applicazione della presente Convenzione devono, per quanto possibile, essere composte con negoziazioni tra le parti.
2. Se una controversia non è composta con negoziazioni, essa viene sottoposta dalle parti in causa al comitato di gestione, che la esamina e formula raccomandazioni per la sua composizione.
3. Le Parti contraenti in causa possono convenire preventivamente di accettare le raccomandazioni del comitato di gestione come vincolanti.

Emendamenti della Convenzione

Art. 15

1. Il testo di ogni emendamento raccomandato alle Parti contraenti dal comitato di gestione ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 5, lettera (a), punti (i) e (ii) è comunicato dal segretario generale del Consiglio a tutte le Parti contraenti e ai membri del Consiglio che non sono Parti contraenti.
2. Gli emendamenti del corpo della Convenzione entrano in vigore per tutte le Parti contraenti 12 mesi dopo il deposito degli strumenti di accettazione da parte delle Parti contraenti presenti alla riunione del comitato di gestione durante la quale sono stati raccomandati gli emendamenti, purché le Parti contraenti non abbiano presentato obiezioni entro i 12 mesi successivi alla data di comunicazione degli stessi emendamenti.
3. Gli emendamenti raccomandati per l'allegato generale o per gli allegati specifici o per i capitoli di questi si considerano accettati sei mesi dopo la data in cui l'emendamento raccomandato è stato comunicato alle Parti contraenti, a meno che:
 - (a) sia stata formulata un'obiezione da una Parte contraente o, nel caso di un allegato specifico o di un capitolo, da una Parte contraente vincolata da tale allegato specifico e capitolo; oppure
 - (b) una Parte contraente informi il segretario generale del Consiglio che, benché essa intenda accettare l'emendamento raccomandato, le condizioni necessarie per tale accettazione non sono ancora soddisfatte.
4. La Parte contraente che ha trasmesso al segretario generale del Consiglio la comunicazione di cui al paragrafo 3, lettera (b) del presente articolo può, fino a che non ha notificato al segretario generale del Consiglio la sua accettazione dell'emendamento raccomandato, presentare un'obiezione a tale emendamento entro un periodo di 18 mesi dalla scadenza del periodo di sei mesi di cui al paragrafo 3 del presente articolo.
5. Se un'obiezione all'emendamento raccomandato è notificata a norma del paragrafo 3, lettera (a) o del paragrafo 4 del presente articolo, l'emendamento viene considerato non accettato e resta senza effetto.
6. Se una Parte contraente ha trasmesso una comunicazione in applicazione del paragrafo 3, lettera (b) del presente articolo, l'emendamento si ritiene accettato alla più vicina delle due date seguenti:
 - (a) la data alla quale tutte le Parti contraenti che hanno trasmesso siffatte

comunicazioni hanno notificato al segretario generale del Consiglio la loro accettazione dell'emendamento raccomandato; si prende tuttavia in considerazione la data in cui scade il periodo di sei mesi di cui al paragrafo 3 del presente articolo se tutte le accettazioni sono state notificate prima di tale scadenza;

(b) la data in cui scade il termine di 18 mesi di cui al paragrafo 4 del presente articolo.

7. Ogni emendamento dell'allegato generale o degli allegati specifici o dei capitoli di questi considerato accettato entra in vigore sei mesi dopo la data in cui lo si considera accettato oppure, quando l'emendamento raccomandato prevede un diverso termine di entrata in vigore, alla scadenza di tale termine, a decorrere dalla data in cui lo si considera accettato.

8. Il segretario generale del Consiglio notifica al più presto alle Parti contraenti della presente Convenzione le obiezioni all'emendamento raccomandato formulate ai sensi del paragrafo 3, lettera (a) del presente articolo, nonché le comunicazioni trasmesse ai sensi del paragrafo 3, lettera (b). Egli comunica in seguito alle Parti contraenti se la o le Parti contraenti che hanno trasmesso tale comunicazione sollevano obiezioni sull'emendamento raccomandato o se l'accettano.

Art. 16

1. Fatta salva la procedura di emendamento di cui all'articolo 15 della presente Convenzione, il comitato di gestione conformemente all'articolo 6 può decidere di modificare qualsiasi pratica raccomandata o di inserire nuove pratiche raccomandate in qualsiasi allegato specifico o capitolo di un allegato specifico. Ogni Parte contraente è invitata dal segretario generale del Consiglio a partecipare alla discussione del comitato di gestione. Il testo dell'emendamento o della nuova pratica raccomandata così decisi viene comunicato dal segretario generale del Consiglio alle Parti contraenti e ai membri del Consiglio che non sono Parti contraenti della presente Convenzione.

2. L'emendamento o l'inserimento di nuove pratiche raccomandate deciso ai sensi del paragrafo 1 del presente articolo entra in vigore sei mesi dopo che ne è stata data comunicazione dal segretario generale del Consiglio. Si presume che ogni Parte contraente vincolata da un allegato specifico o capitolo oggetto di tali emendamenti o dell'inserimento di nuove pratiche raccomandate abbia accettato tali emendamenti o nuove pratiche raccomandate, salvo se essa formula una riserva secondo la procedura di cui all'articolo 12 della presente Convenzione.

Durata dell'adesione

Art. 17

1. La presente Convenzione ha durata illimitata. Tuttavia, ogni Parte contraente può denunciarla in ogni momento dopo la data della sua entrata in vigore ai sensi dell'articolo 18 della stessa.

2. La denuncia è notificata mediante strumento scritto, depositato presso il depositario.
3. La denuncia ha effetto sei mesi dopo che lo strumento di denuncia è stato ricevuto dal depositario.
4. Le disposizioni dei paragrafi 2 e 3 del presente articolo si applicano anche per gli allegati specifici o i capitoli degli allegati specifici: ciascuna Parte contraente può, in ogni momento dopo la data della loro entrata in vigore, ritirarne l'accettazione.
5. Si ritiene che la Parte contraente che ritira la sua accettazione dell'allegato generale abbia denunciato la Convenzione. Anche in tal caso si applicano le disposizioni dei paragrafi 2 e 3.

Capitolo V

Disposizioni finali

Entrata in vigore della Convenzione

Art. 18

1. La presente Convenzione entra in vigore tre mesi dopo che cinque dei soggetti di cui ai paragrafi 1 e 5 dell'articolo 8 hanno firmato la Convenzione senza riserva di ratifica o hanno depositato il rispettivo strumento di ratifica o di adesione.
2. La presente Convenzione entra in vigore per ogni Parte contraente tre mesi dopo che questa è divenuta Parte contraente in conformità alle disposizioni dell'articolo 8.
3. Ogni allegato specifico o capitolo di un allegato specifico della presente Convenzione entra in vigore tre mesi dopo che cinque Parti contraenti lo hanno accettato.
4. Una volta entrato in vigore conformemente al paragrafo 3 del presente articolo, l'allegato specifico o capitolo entra in vigore per qualsiasi Parte contraente tre mesi dopo che essa ha notificato la sua accettazione. Tuttavia, nessun allegato specifico o capitolo entra in vigore per una Parte contraente prima che la presente Convenzione sia entrata in vigore per tale Parte contraente.

Depositario della Convenzione

Art. 19

1. La presente Convenzione, tutte le firme con o senza riserva di ratifica e tutti gli strumenti di ratifica o di adesione sono depositati presso il segretario generale del Consiglio.
2. Il depositario:
 - (a) riceve e custodisce i testi originali della presente Convenzione;
 - (b) prepara copie certificate conformi dei testi originali della presente Convenzione e le trasmette alle Parti contraenti, ai membri del Consiglio che non sono Parti contraenti e al segretario generale delle Nazioni Unite;
 - (c) riceve ogni firma con o senza riserva di ratifica, ogni ratifica o adesione alla presente Convenzione e riceve e custodisce ogni strumento, notifica e

comunicazione pertinente;

(d) esamina se la firma o qualsiasi strumento, notifica o comunicazione attinente alla presente Convenzione siano presentati nella debita forma e, se necessario, sottopone la questione alla Parte contraente interessata;

(e) notifica alle Parti contraenti, ai membri del Consiglio che non sono Parti contraenti e al segretario generale delle Nazioni Unite:

- le firme, ratifiche, adesioni e accettazioni degli allegati e dei capitoli ai sensi dell'articolo 8 della presente Convenzione,

- i nuovi capitoli dell'allegato generale e i nuovi allegati specifici o capitoli di tali allegati dei quali il comitato di gestione decide di raccomandare l'inserimento nella presente Convenzione,

- la data di entrata in vigore della presente Convenzione, dell'allegato generale e di ciascun allegato specifico o capitolo di un allegato specifico conformemente all'articolo 18 della presente Convenzione,

- le notifiche ricevute conformemente agli articoli 8, 10, 11, 12 e 13 della presente Convenzione,

- le accettazioni di allegati/capitoli revocate dalle Parti contraenti,

- le denunce ai sensi dell'articolo 17 della presente Convenzione, e

- gli emendamenti accettati conformemente all'articolo 15 della presente Convenzione e la data della loro entrata in vigore.

3. Qualora emergano contrasti tra una Parte contraente e il depositario circa l'esecuzione delle funzioni di quest'ultimo, il depositario o la Parte contraente sottopongono la questione alle altre Parti contraenti e ai firmatari o, se del caso, al comitato di gestione o al Consiglio.

Registrazione e testi autentici

Art. 20

Conformemente all'articolo 102 della Carta delle Nazioni Unite, la presente Convenzione sarà registrata presso il segretariato delle Nazioni Unite su richiesta del segretario generale del Consiglio.

In fede di che, i sottoscritti, a ciò debitamente abilitati, hanno firmato la presente Convenzione.

Fatto a Kyoto, il diciotto maggio millenovecentosettantatré, nelle lingue inglese e francese, i due testi facenti ugualmente fede, in un unico esemplare che sarà depositato presso il segretario generale del Consiglio che ne trasmetterà copie certificate conformi a tutti i soggetti di cui all'articolo 8, paragrafo 1 della presente Convenzione.

SITOGRAFIA

European Transport Forum: <http://www.europeantransportforum.eu/>

Università degli Studi di Udine:

<http://qui.uniud.it/notizieEventi/territorio/documento.2004-09-14.8967262541>

Avvisatore Marittimo: <http://www.avvisatoremarittimo.it/>

International Maritime Organization: <http://www.imo.org>

Camera dei Deputati:

<http://legxv.camera.it/organiparlamentarism/10085/242/4415/4559/commissionepermanentexml.asp>,

http://web.camera.it/_dati/leg13/lavori/bollet/framedin.asp?percboll=/_dati/leg13/lavori/bollet/200010/1011/html/09/&pagpro=56n2&commis=09&all=off

Regione Sicilia: <http://www.regione.sicilia.it>,

<http://www.regione.sicilia.it/turismo/trasporti/arcdocumenti/2004/piano%20logistica%20parte%202-3.pdf>

Marina Militare Italiana: <http://www.marina.difesa.it>

Autorità Portuale di Bari: <http://www.porto.bari.it>

<http://www.worldvtsguide.org/MenuPages/Turkey/TurkishStrait.html>

Euromed Transport Project: <http://www.euromedtransport.org>

Egypt State Information Service: <http://www.sis.gov.eg/En/Default.htm>

<http://www.rempec.org/admin/upload/publications/PORT%20RECEPTION%20FACILITIES%20FINAL.pdf>

United Nations Economic and Social Commission for Western Asia:

<http://www.escwa.un.org>

Malta Transport Authority: <http://www.maltatransport.com>

Jordan Ministry of Transport: <http://www.mot.gov.jo/en>

French Agency for the Environment and Energy Management: http://www.smile-europe.org/PDF/la_rochelle/la_rochelle_dg_env.pdf

Danske Havnevirksomheder :

<http://www.dkhv.dk/DivPopUp/FEPORT%20NEWSFLASH%20March%202008%20Word%2097-2003.doc>

European Sea Port Organization: <http://www.espo.be>

European Maritime Safety Agency: <http://www.emsa.eu.int>

Port Net: <http://www.port-net.net>

European Commission, Taxation and Customs Union:

http://ec.europa.eu/taxation_customs/index_en.htm

Centro Nazionale per l'Informatica nella Pubblica Amministrazione:

<http://www.cnipa.gov.it>

International Maritime Consultancy specialists in VTS: <http://www.maritime-vts.co.uk/>

Sistemi e Telematica S.p.A.: http://www.set-network.com/web/SeT/O_VTS_dettaglio.htm

Obiettivo Europa: http://www.obiettivoeuropa.it/fiscalita_2.asp

Frequentis:

http://www.frequentis.com/Internet/Maritime/Maritime_Portfolio/VTS.htm
 International Environmental Agreements (IEA) Database Project:
<http://iea.uoregon.edu/texts/1997-MediterraneanMemorandumUnderstandingPortStateControl.EN.htm>
<http://aei.pitt.edu/501/01/chai41e.html>
 Unione Europea:
<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/04/1453&format=PDF&aged=0&language=EN&guiLanguage=en>
 EUR Lex: <http://eur-lex.europa.eu>
<http://www.euro-mediterraneo.com/>
 Direzione Generale per l'Energia e I Trasporti della Commissione Europea:
http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/galileo/international/meda_intro_en.htm
 Facoltà di Scienze Politiche dell'Università di Catania: <http://www.fscpo.unict.it>
 Seminari Euromed: http://www.euromed-seminars.org/mt/archive/ministerial/interim_crete.pdf
 Institute for Development Policy and Management - University of Manchester:
http://www.sia-trade.org/emfta/en/final_report_nov07.pdf
 Parlamento Europeo:
<http://www.europarl.europa.eu/oeil/FindByProcnum.do?lang=2&procnum=INI/2006/2173>,
http://www.europarl.europa.eu/hearings/20070703/libe/programme_en.pdf
 Consiglio d'Europa: http://www.coe.int/t/e/north-south_centre/programmes/6_transmediterranean_dialogue/c_publications/ALEX2002-en.pdf
 Università di Berkeley: <http://ies.berkeley.edu/contact/crawfordarticles/EU-MED%20Transregionalism%20Aggarwal%202003112.pdf>
 RD Log: <http://www.rdlog.it/RdLogDocumenti/AreaDocumenti/OR5AltroMecc/RT-OR5-ALTRO-MECC-1.pdf>,
<http://www.rdlog.it/RdLogDocumenti/AreaDocumenti/OR5AltroMecc/RT-OR5-ALTRO-MECC-3.pdf>
 Institute of Marine Biology di Creta:
http://www.imbc.gr/biblio_serv/medcst/X0167_150.html
<http://www.marinelink.com/Story/Transas+Installs+VTS+Systems+in+Morocco+Ports-8232.html>
 Direzione Generale per il Commercio della Commissione Europea:
<http://trade.ec.europa.eu/doclib/html/118199.htm>
 Agenzia delle Dogane: <http://www.agenziadogane.it>,
http://www.agenziadogane.it/wps/wcm/connect/resources/file/eb57714bddaff2b/ad_cinzia_bricca.pdf?MOD=AJPERES
 World Customs Organization (WCOOMD): <http://www.wcoomd.org/>
 Fondazione Michelagnoli: <http://www.fondazionemichelagnoli.it>
 Thesis: <http://www.thetis.it/news/newsletter/newsletter-4.pdf>
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2003:0376:FIN:IT:DOC>

Siba Ships: <http://www.sibaships.com>

Comune di Pegli: http://www.pegli.com/confronto_terminal_container.php

Treviso System: http://www.trevisosystem-online.com/Dati/home/CCE/marsiglia-DOSSIER_DI_PRESENTAZIONE_incontri-EUROMED07.pdf

<http://www.italiainternazionale.it/html/napolifinaleit.pdf>

EMSA:

https://extranet.emsa.europa.eu/index.php?option=com_docman&Itemid=122

Università degli Studi di Roma Tor Vergata:

http://radarlab.disp.uniroma2.it/Seminari/SEminario%20AICT50707/AICT_Guardia_costiera.pdf

Centro Marconi:

http://www.centromarconi.it/EasyMM/files/Lezioni/Patruno/Protezione_mare.pdf

Il Battelliere: <http://www.workboats.it/ultimaoranov03.htm>

Bibliografia

E. Briano, M. Brandolini, F. Longo, G. Mirabelli, "Container terminal scenarios analysis and awareness through modeling & simulation Proceedings of ECMS" - May 2006, Bonn, Germany.

A.G. Bruzzone, F. Longo, M. Massei, S. Saetta, "The vulnerability of supply chains as key factor in supply chain management", Proceedings of SCSC 2006, 30 July – 03 August, Calgary, Canada

E. Bocca, F. Longo, G. Mirabelli, S. Viazzo, "Developing Data Fusion systems devoted to security control in port facilities", Proceedings of WSC 2005, December 3rd – 8th, Orlando, Florida, USA

A.G. Bruzzone, F. Longo, E. Papoff, "Metrics for global logistics and transportation facility information assurance, security, and overall protection", Proceedings of ESS 2005, October 20th – 22nd, Marseille, France

F. Longo, G. Mirabelli, A.G. Bruzzone, "Container handling policy design by simulation framework", Proceedings of International Conference HMS2005, October 20th – 22nd, Marseille, France

F. Longo, G. Mirabelli, S. Viazzo, "Simulation and Design of Experiment for analyzing security issues in container terminals", Proceedings of International Conference MAS 2005, October 16th – 18th, Bergeggi (SV), Italy

F. Longo, G. Mirabelli, E. Papoff, "Modeling Analysis and Simulation of a supply chain devoted to support pharmaceutical business retail", Proceedings of ICPR 18, July 31 – August 4 2005, Salerno (SA) (Italy)

F. Longo, A.G. Bruzzone, "Modeling & Simulation applied to Security Systems", Proceedings of SCSC 05, July 24-28, Philadelphia (Pennsylvania, USA)

Bruzzone A. G., Longo F., Mirabelli G., Papoff E., Viazzo S., Briano C., Massei M., "Discrete Event Simulation applied to the modelling and analysis of a supply chain", Proceedings of International Workshop MAS 2004, October 28 – 30 2004, Vol. II, pp. 438- 444, Bergeggi (SV), Italy

Security Management (2003), "IMO sets course for port security", American Society

for Industrial Security, Alexandria

Marine Log (2004), "Jitters as ISPS/MTSA deadline nears", Simmons-Boardman Publishing Corporation, Omaha

Marine Log (2004) , "MTSA and ISPS: final rules issued", Simmons-Boardman Publishing Corporation, Omaha

Marine Log (2003), "IMO wants early ISPS implementation", Simmons-Boardman Publishing Corporation, Omaha

"Safety at Sea International (2003), What will be the cost of ISPS? As ports and shipping companies race to comply with an extremely tight deadline to meet the IMO security requirements", DMG World Media, London

Bruzzo A.G., Reverberi A., Rocca A., Brandolini M., Massei M. (2005), "Security Management Systems In Logistics: An Innovative Approach In Solution Design", Proc. of ASTC2005, San Diego

Bruzzo A.G, Mosca R., Revetria R., Rapallo S. (2000) "Risk Analysis in Harbour Environments Using Simulation", International Journal of Safety Science, Vol. 35, ISSN 0925-7535

Bruzzo A.G., M.E., Cotta G., Cerruto M. (1997), Simulation & Virtual Reality To Support The Design Of Safety Procedures In Harbour Environments, Proceedings of ITEC97, Lausanne (CH), April 22-25

Fischer R., Green G. (2003) "Introduction to Security", Butterworth-Heinemann

Sennewald C. (2003), "Effective Security Management", Butterworth-Heinemann

Ballou R. (2003), "Business Logistics/Supply Chain Management", Prentice Hall, Readings.

Roeland de Koning and Marco Folpmers, "Improving security in ports: the isps code and beyond, Utrecht", Netherlands

Victor Orphan, Ernie Muenchau, Jerry Gormley, and Rex Richardson, "Advanced Cargo container scanning technology development", San Diego (California)

Douglas Stevenson, "High-energy X-ray technology: the key to port security, Woburn", MA, USA

Paul Bjorkholm, "Optimising a layered port security system", Las Vegas, NV, USA

Englmar Wenk, "Container ports", Friedrichshafen, Germany

ALLEGATO 2

Riferimenti bibliografici citati

Parte Generale

- AA.VV., “The Impact of the Global Crisis on Neighbouring Countries of the EU”, Economic Review of EU Neighbour Countries” Occasional Papers No 48-
http://ec.europa.eu/economy_finance/publications/publication15479_en.pdf
- R. Aliboni, “L’iniziativa dell’Unione per il Mediterraneo: gli aspetti politici”, Gennaio 2008 - http://www.iai.it/pdf/Oss_Transatlantico/85.pdf
- Anima, “Les investissements étrangers dans la région MEDA en 2007”, Maggio 2008 -
[http://www.animaweb.org/uploads/bases/document/Inv_Et1_Bilan-IDE-MEDA-2007_Fr_15-5-08_\(2\).pdf](http://www.animaweb.org/uploads/bases/document/Inv_Et1_Bilan-IDE-MEDA-2007_Fr_15-5-08_(2).pdf)
- E. Cascetta, “Modelli per i sistemi di trasporto. Teoria e applicazioni”, UTET, Torino, 2006
- M. Comelli , M.C. Paciello, “A cost-benefit analysis of the ENP for the EU's Southern partners”, in G. Avery and Y. Nasshoven, (eds.), The European Neighbourhood Policy – Challenges and prospects, TEPSA, Brussels, Ottobre 2008
- Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen relative au renforcement de la politique européenne de voisinage, Bruxelles, Dicembre 2006 COM (2006) -
http://ec.europa.eu/world/enp/pdf/com06_726_fr.pdf
- Comunicazione al Consiglio e al Parlamento europeo, “Europa ampliata — Prossimità: Un nuovo contesto per le relazioni con i nostri vicini orientali e meridionali”, COM(2003) 104 Bruxelles, Marzo 2003 - <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2003:0104:FIN:IT:PDF>
- Council of the European Union, “Barcelona Process: Union for the

Mediterranean ministerial conference", Marseille, Novembre 2008 -

<http://www.euromed-seminars.org.mt/archive/ufm/081104-UfM-Marseille-Ministerial-conf-51108.pdf>

- J.F. Daguzan, "L'interconnexion entre la politique de voisinage et le Partenariat euro-méditerranéen: Passer de la technique au Politique", Commission Affaires étrangères du Parlement Européen, Ottobre 2007
- Eurostat, "L'année 2002 dans les pays méditerranéens: Sélection d'indicateurs", 2003 -
http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page?_pageid=1073,46587259&_dad=portal&_schema=PORTAL&p_product_code=KS-DN-03-008
- Eurostat, "Euro-Mediterranean statistics edition 2007", Febbraio 2008 -
http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_OFFPUB/KS-DI-07-001/EN/KS-DI-07-001-EN.PDF
- Eurostat, "EU trade balance with mediterranean country 2007", Settembre 2008 -
http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2006/september/tradoc_117660.xls
- H. Handoussa, J.L. Reiffers (a cura di), "Rapport annuel du Femise 2007", Febbraio 2008 - http://www.femise.net/PDF/Femise_A2007fr.pdf
- Institut de la Méditerranée, "Rapport du Groupe d'experts réuni par l'Institut de la Méditerranée sur le projet d'Union Méditerranéenne", Marseilles, Ottobre 2007 -
http://www.femise.net/PDF/RAPPT_UM_071105_fr.pdf
- B. Labatut, "La region sud de la PEV – un espace de politiques concurrentes", Commission Affaires étrangères du Parlement Européen, Settembre 2007
- L. Manfra, "Gli accordi euromediterranei", in Integrazione economica e

cooperazione allo sviluppo nel bacino del Mediterraneo a cura di M. Mellano, La Sapienza Editrice, Roma 2002

- L. Manfra, “Il flusso migratorio dai paesi MED e l’ampliamento dell’Unione Europea”, in Sociologia e ricerca sociale n° 72, Roma 2003
- M. Moschella, “An International Political Economy Approach to the Neighbourhood Policy The ENP from the Enlargement and the Mediterranean Perspective”, in European Political Economy Review No. 7, 2007 - <http://eper.fhtw-berlin.de/no7/moschella.pdf> - <http://www.eper.org>
- Ocean Shipping Consultants Ltd, “The European and Mediterranean Containerport market stock 2015”, Gennaio 2006
- L. Papadopoulos, “ Economic Review of EU Neighbour Countries”, Occasional Papers No 25 - Directorate-General for Economic and Financial Affairs, 2006 - http://ec.europa.eu/economy_finance/publications/publication7544_en.pdf
- L. Papadopoulos, “Economic Review of EU Neighbour Countries”, Occasional Papers No 40 - Directorate-General for Economic and Financial Affairs, 2008 - http://ec.europa.eu/economy_finance/publications/publication_summary13089_en.htm - http://ec.europa.eu/economy_finance/publications/publication13087_en.pdf
- B. Picciotto, “L’investissement direct vers les nouveaux adherents d’Europe centrale et orientale : ce que l’elargissement pourrait changer”, Etude et recherches n° 24, Groupement d'etudes et de recherches Notre Europe, Maggio 2003 - http://www.notre-europe.eu/uploads/tx_publication/Etud24-fr.pdf
- P. Salemi, “Innovation and economic context of the Mediterranean area”,

Cespi, 2007 - <http://www.cespi.it/RIM/RIM-economic%20context.pdf>

- M. Sassi, "Foreign Direct Investment in Mediterranean region: some basics to improve investment climate", 2007 - <http://www.unige.ch/ses/istec/EBHA2007/papers/Sassi.pdf>
- A. Stocchiero, "Opportunità e limiti della cooperazione transfrontaliera in Enpi", Febbraio 2007 - <http://www.cespi.it/PDF/Stocchiero-PEV.pdf>
- G. Viola, "La nuova Politica europea di vicinato e partenariato: un'opportunità di sviluppo per i paesi partner", in M. Zani, a cura di, *Tra sviluppo e povertà esperienze a confronto*, 2006 - http://www.delegazionepse.it/allegatidef/libro_zani9517.pdf

Paesi Partner Mediterranei

MAROCCO

- ANIMA, "Foreign direct investment into MEDA in 2007: The Switch", disponibile al sito: http://cooperazione.formez.it/sections/paesi-mediterraneo/anima-foreign-direct/downloadFile/attachedFile_f0/ANIMA.pdf?nocache=1217457704.79
- "Business Atlas 2007, Marocco", disponibile al sito: <http://www.ra.camcom.it/eurosportello/desk-estero/italia-marocco/allegati/scheda%20paese%20atlas%202007.pdf/view>
- L. Carafa, K. Korhonen, "European Neighbourhood Policy: A Case Study of Morocco", 2008, disponibile al sito: http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=1158427
- CIA, "The World Factbook", disponibile al sito:

<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/mo.html>

- Cooperazione italiana in Marocco, Report 2007
- Economist Intelligence Unit, Factsheet, 19 Dic 2008, disponibile al sito:
<http://www.economist.com/countries/MOROCCO/profile.cfm?folder=Profile-FactSheet>
- EuroMed Transport Project, “Diagnostic Study Morocco, 2004”, disponibile al sito:
http://www.euromedtransport.org/fileadmin/download/maincontract/diagnostic/part2_morocco_en.pdf
- EU/Morocco Action Plan, disponibile al sito:
http://ec.europa.eu/world/enp/pdf/action_plans/morocco_enp_ap_final_en.pdf
- EU-Morocco Association Agreement, testo dell’accordo disponibile al sito:
http://europa.eu/eur-lex/pri/en/oj/dat/2000/l_070/l_07020000318en00020190.pdf
- European Commission (EC):
 - European Neighbourhood and Partnership Instrument: Morocco 2007-2010 National Indicative Programme, disponibile al sito:
http://ec.europa.eu/world/enp/pdf/country/enpi_nip_morocco_en.pdf
 - European Neighbourhood and Partnership Instrument: Morocco Strategy paper 2007-2013, disponibile al sito:
http://ec.europa.eu/world/enp/pdf/country/enpi_csp_morocco_en.pdf
 - Decisione del Consiglio COM(2004) 788 def., 9.12.2004, disponibile al sito:
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2004:0788:FIN:IT:PDF>
- International Monetary Fund (IMF):
 - Country Report No. 304, September 2008, disponibile al sito:

<http://www.imf.org/external/pubs/ft/scr/2008/cr08304.pdf>

- Country Report No. 08/333, October 2008, disponibile al sito:

<http://www.imf.org/external/pubs/ft/scr/2008/cr08333.pdf>

– Istituto nazionale per il Commercio Estero (ICE)/Ministero degli Affari Esteri:

- Marocco, 1° semestre 2008, disponibile al sito:

<http://www.ice.gov.it/estero2/casablanca/>

- Marocco, 2° semestre 2007, disponibile al sito:

<http://www.ice.gov.it/estero2/casablanca/>

– La Repubblica, “Elezioni in Marocco, vincono i nazionalisti vota solo il 37% e gli islamisti non sfondano”, 8 settembre 2007, disponibile al sito:

<http://www.repubblica.it/2007/09/sezioni/esteri/marocco-elezioni/marocco-elezioni/marocco-elezioni.html>

– ONCF, disponibile al sito: www.oncf.ma

– M. Sassi, “Foreign Direct Investment in Mediterranean region: some basics to improve investment climate”, 2005, disponibile al sito:

<http://www.unige.ch/ses/istec/EBHA2007/papers/Sassi.pdf>

ALGERIA

– ANIMA, “Foreign direct investment into MEDA in 2007: The Switch”, disponibile al sito: [http://cooperazione.formez.it/sections/paesi-](http://cooperazione.formez.it/sections/paesi-mediterraneo/anima-foreign-direct/downloadFile/attachedFile_f0/ANIMA.pdf?nocache=1217457704.79)

[mediterraneo/anima-foreign-](http://cooperazione.formez.it/sections/paesi-mediterraneo/anima-foreign-direct/downloadFile/attachedFile_f0/ANIMA.pdf?nocache=1217457704.79)

[direct/downloadFile/attachedFile_f0/ANIMA.pdf?nocache=1217457704.79](http://cooperazione.formez.it/sections/paesi-mediterraneo/anima-foreign-direct/downloadFile/attachedFile_f0/ANIMA.pdf?nocache=1217457704.79)

– Banca UBAE, “Guida Paese Algeria”, disponibile al sito:

<http://www.bancaubae.it/ubae/pdf/Guida%20Algeria.pdf>

– M. Boughedaoui, M. Lazher Benaissa, “Projet de recherche sur l’état du système de transport dans la région Euro-méditerranéenne - Etat du système de transport en Algérie - Premier Rapport”, Ecole National

- Polytechnique, 2008, disponibile al sito : <http://www.uni-med.net>
- CIA, “The World Factbook”, disponibile al sito:
<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ag.html>
 - M. Cociancich, F. Pacifici (a cura di), “Algeria – Un Paese emergente e un partner affidabile nel Mediterraneo”, ISIAMED, 2008
 - Economist Intelligence Unit, “Algeria Economic Data”, 22 ottobre 2008, disponibile al sito:
<http://www.economist.com/COUNTRIES/Algeria/profile.cfm?folder=Profile%2DEconomic%20Data>
 - “EU-Algeria Association Agreement”; testo dell’accordo disponibile al sito:
<http://ec.europa.eu/world/agreements/prepareCreateTreatiesWorkspace/treatiesGeneralData.do?step=0&redirect=true&treatyId=821>
 - European Commission (EC):
 - European Neighbourhood and Partnership Instrument: Algeria 2007-2010 National Indicative Programme, disponibile al sito:
http://ec.europa.eu/external_relations/algeria/docs/index_en.htm
 - European Neighbourhood and Partnership Instrument: Algeria Strategy paper 2007-2013, disponibile al sito:
http://ec.europa.eu/external_relations/algeria/docs/index_en.htm
 - Facility for Euro-Mediterranean Investment and Partnership (FEMIP), Country Fact Sheet – Financing operations in Algeria, disponibile al sito:
<http://www.eib.org/projects/regions/med/>
 - Istituto nazionale per il Commercio Estero (ICE)/Ministero degli Affari Esteri:
 - Algeria, 1° semestre 2008, 2° semestre 2007 e Nota congiunturale 2007, disponibile al sito: <http://www.ice.gov.it/estero2/algeri/>
 - Kauffmann C. e Wegner L., “Privatisation in the Meda Region: Where do we stand?”, Working Paper No. 261, OECD, luglio 2007, disponibile al sito:
<http://titania.sourceoecd.org/vl=1376977/cl=24/nw=1/rpsv/cgi-bin/wppdf?file=514jbxwtxmjd.pdf>
 - Mondimpresa, “Algeria 2007”, disponibile al sito:

<http://www.mondimpresa.it/infoflash/scheda.ASP?st=208>

- OECD, "African Economic Outlook 2007 – Algeria", disponibile al sito:
<http://www.oecd.org/dataoecd/24/4/38555907.pdf>
- ONCF, disponibile al sito: www.oncf.ma
- M. Sassi, "Foreign Direct Investment in Mediterranean region: some basics to improve investment climate", 2005, disponibile al sito:
<http://www.unige.ch/ses/istec/EBHA2007/papers/Sassi.pdf>
- UBIFRANCE, "Le secteur des transports en Algérie", 5 novembre 2008, disponibile al sito:
www.ubifrance.fr/download/download.asp?cleautonomy=1182228
- World Bank, "Doing Business Algeria", disponibile al sito:
<http://www.doingbusiness.org/ExploreEconomies/?economyid=4>

TUNISIA

- ANIMA; "Foreign direct investment into MEDA in 2007: The Switch", disponibile al sito: http://cooperazione.formez.it/sections/paesi-mediterraneo/anima-foreign-direct/downloadFile/attachedFile_f0/ANIMA.pdf?nocache=1217457704.79
- Banque Centrale de Tunisie, "49ème Rapport annuel", giugno 2008
- CIA, "The World Factbook", disponibile al sito:
<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ts.html>
- DG Trade, Tunisia, 15 settembre 2008, disponibile al sito:
http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2006/september/tradoc_122002.pdf
- Economist Intelligence Unit, "Tunisia Country Report", 2008, disponibile al sito: <http://www.economist.com/COUNTRIES/Tunisia/index.cfm>
- "EU-Tunisia Association Agreement", testo dell'accordo disponibile al sito:
http://europa.eu/eurlex/pri/en/oj/dat/1998/l_097/l_09719980330en00020174.pdf

- European Neighbourhood and Partnership Instrument, “Document de Stratégie 2007 – 2013”, disponibile al sito:
http://ec.europa.eu/world/enp/pdf/country/enpi_csp_nip_tunisia_fr.pdf
- International Monetary Fund (IMF), “Tunisia—2008 Article IV Consultation”, ottobre 2008, disponibile al sito:
<http://www.imf.org/external/pubs/ft/scr/2008/cr08345.pdf>
- Istituto nazionale per il Commercio Estero (ICE) Ufficio di Tunisi, “Tunisia – Nota congiunturale”, dicembre 2006, disponibile al sito:
<http://www.ice.gov.it/estero2/tunisi/>
- Istituto nazionale per il Commercio Estero (ICE)/Ministero degli Affari Esteri, “Tunisia, 1° semestre 2008”, disponibile al sito:
<http://www.ice.gov.it/estero2/tunisi/>
- Mondimpresa, “Analisi macroeconomica e scambi commerciali”, febbraio 2008, disponibile al sito:
<http://www.mondimpresa.it/infoflash/scheda.ASP?st=212>
- OECD, “African Economic Outlook 2007 – Algeria”, disponibile al sito:
<http://www.oecd.org/dataoecd/24/4/38555907.pdf>
- SACE Studi Economici – Stefano Costa, Tunisia, 7 dicembre 2006, disponibile al sito:
http://www.sprintsicilia.it/editor/file/Sistema%20Regionale/Progetto%20Paese/Tunisia/9_SCHEDA_PAESE_SACE.pdf
- M. Sassi, “Foreign Direct Investment in Mediterranean region: some basics to improve investment climate”, 2005, disponibile al sito:
<http://www.unige.ch/ses/istec/EBHA2007/papers/Sassi.pdf>
- UNDP, Human Development Report Tunisia, disponibile al sito:
http://hdrstats.undp.org/countries/data_sheets/cty_ds_TUN.html

EGITTO

- R. Assaad, “Labor supply, employment and unemployment in the Egyptian

economy, 1988-2006”, Economic Research Forum working paper, September 2007

- Central Bank of Egypt (CBE), “Annual Report 2006/2007”, 2007 *Monthly Statistical Bulletin*, January 2008
- Centre for Administrative Innovation in the Euro-Mediterranean Region (CAIMED), “Governance delle reti in sei paesi del Mediterraneo: Egitto”, a cura dell’Istituto per gli Studi di Politica Internazionale, 2006
- T. Demmelhuber, “The European Neighbourhood Policy and its implementation in the Southern Mediterranean: the case of Egypt”, Center for European Integration Studies discussion paper, 2007
- “EU-Egypt Association Agreement”, testo dell’accordo disponibile al sito: http://www.eu-delegation.org.eg/en/EU-Egypt_Trade_issues/Association_Agreement_1.asp
- European Commission (EC);
 - Egypt Country Strategy Paper 2007-2013, 4 January 2007
 - European Neighbourhood Policy: Country Report Egypt, commission staff working paper, 3 March 2005
 - Implementation of the European Neighbourhood Policy in 2007, commission staff working document, 3 April 2008
- Eurostat, “Euro-Mediterranean statistics”, statistical books, 2007
- International Monetary Fund (IMF), “Country Report N.07/381”, December 2007
- Istituto nazionale per il Commercio Estero (ICE), “Egitto, 1° semestre 2007”
- M. Sassi, “Foreign Direct Investment in Mediterranean region: some basics to improve investment climate”, 2005 - Consultabili al sito: <http://www.amcham.org.eg/BSAC/EconomicIndicators/EcIndicators.asp>

PALESTINA

- F. Awadallah, "State of the transport system in the Euro-Mediterranean region: case study-Palestine", rapporto preparato UNIMED, 29 September 2008, disponibile al sito: <http://www.uni-med.net>
- ENPI special (published by DG AIDCO), "Support to Palestine", N1 02/2008
- "Euro-Med Interim Association Agreement on trade and cooperation between the EC and PLO", testo dell'accordo disponibile al sito: [http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:21997A0716\(01\):EN:HTML](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:21997A0716(01):EN:HTML)
- EU/Palestinian Authority Action Plan
- European Commission (EC):
 - European Neighbourhood policy: Country Report Palestinian Authority of the West Bank and Gaza Strip, staff working paper, 12 Maggio 2004
 - "Implementation of the European Neighbourhood Policy in 2007": Progress Report the occupied Palestinian Territory, staff working document, 3 April 2008
- Femise (Economic Research Forum, Institut de la Mediterranée), "Palestine Country Profile: The Road Ahead for Palesatine", February 2006
- A. Picasso, "La situazione economica dei Territori Palestinesi", dossier del Servizio Studi-Affari Internazionali del Senato della Repubblica, Novembre 2007

GIORDANIA

- ANIMA Investment Network, Survey N.1, July 2008, disponibile al sito:

<http://www.animaweb.org/en/etudes.php>

- European Commission (EC):
 - EU-Jordan Association Agreement; testo dell'accordo disponibile al sito: http://europa.eu/eur-lex/pri/en/oj/dat/2002/l_129/l_12920020515en00030165.pdf
 - European Neighbourhood Policy: EU-Jordan ENP Action Plan, disponibile al sito: http://ec.europa.eu/world/enp/pdf/action_plans/jordan_enp_ap_final_en.pdf
 - European Neighbourhood and Partnership Instrument (ENPI)-Jordan; Country Strategy Paper 2007-2013 and National Indicative Programme 2007-2010, disponibile al sito: http://ec.europa.eu/world/enp/pdf/country/enpi_csp_nip_jordan_en.pdf
 - "European Neighbourhood Policy Country Report Jordan", commission staff working paper, 12.5.2004, disponibile al sito: http://ec.europa.eu/world/enp/pdf/country/jordan_enp_country_report_2004_en.pdf
 - EU; "DG Trade Statistics: Jordan", 10 September 2008, disponibile al sito: http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2006/september/tradoc_113404.pdf
- P. Henry, S. Abdelkrim, B. Saint-Laurent, "Foreign direct investment into MEDA in 2007: the switch"
- International Monetary Fund (IMF), "Jordan: 2008 Article IV Consultation – Staff Report, Country Report N. 08/290", August 2008, disponibile al sito: <http://www.imf.org/external/pubs/ft/scr/2008/cr08290.pdf>
- Istituto Nazionale per il Commercio Estero (ICE), *Giordania*, 2° semestre 2007, disponibile al sito: <http://www.esteri.it/rapporti/pdf/giordania.pdf>
- A. Malkawi (Director of Finance and Administration Affair Department), "Jordan Railways Master Plan", The Hashemite Kingdom of Jordan – Ministry of Transport, disponibile al sito: http://www.immtajordan.org/uploads/MOT_Jordan_Railway_presentation-

.pdf

LIBANO

- ANIMA Investment Network, Survey N.1, July 2008, disponibile al sito:
<http://www.animaweb.org/en/etudes.php>
- “EU-Lebanon Association Agreement”, testo dell’accordo disponibile al sito:
http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2005/july/tradoc_124244.pdf
- European Commission (EC):
 - “European Neighbourhood Policy Country Report Lebanon”, commission staff working paper, 2.3.2005, disponibile al sito:
http://ec.europa.eu/world/enp/pdf/country/lebanon_country_report_2005_en.pdf
 - “Implementation of the European Neighbourhood Policy in 2007” Progress Report Lebanon, commission staff working document, 3 April 2008, disponibile al sito:
http://ec.europa.eu/world/enp/pdf/progress2008/sec08_397_en.pdf
- European Neighbourhood Policy: EU-Lebanon ENP Action Plan, disponibile al sito: http://ec.europa.eu/world/enp/pdf/lebanon_enp_ap_final_en.pdf
- “European Neighbourhood and Partnership Instrument (ENPI) - Lebanese Republic”, Country Strategy Paper 2007-2013 and National Indicative Programme 2007-2013, disponibile al sito:
http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2007/october/tradoc_136439.pdf
- EU, DG Trade Statistics: Lebanon, 10 September 2008, disponibile al sito:
http://www.dellbn.ec.europa.eu/fr/eu_and_lebanon/tradeEULEbanon.pdf
- P. Henry, S. Abdelkrim, B. Saint-Laurent, “Foreign direct investment into MEDA in 2007: the switch”
- International Monetary Fund (IMF), “Lebanon: report on performance under the program supported by emergency post-conflict assistance”, country report n.08/150, May 2008, disponibile al sito:

<http://imf.org/external/pubs/ft/scr/2008/cr08150.pdf>

- Lebanese Republic, *“Recovery, Reconstruction, and Reform”*, International Conference for Support to Lebanon, Paris, 25 January 2007, disponibile al sito:
http://www.rebuildlebanon.gov.lb/images_Gallery/Paris%20III%20document_Final_Eng%20Version.pdf
- Ministry of Finance, *“Public Finance Prospects 2007”*, Ministry of Finance Yearly Report, January-December 2007, disponibile al sito:
www.finance.gov.lb
- Ministry of Finance, *“Debt and Debt Markets, a Quarterly Bulletin of the Ministry of Finance, issue N.5”*, Quarter II 2008, disponibile al sito:
<http://www.finance.gov.lb/NR/rdonlyres/31BCB444-B1AD-44D4-86E2-2EDFF0F1F06A/0/DebtDebtMarketsQII2008.pdf>
- Republic of Lebanon, *“Social Action Plan toward strengthening social safety nets and access to basic social Services”*, January 2007, disponibile al sito:
<http://www.economy.gov.lb/NR/rdonlyres/D23ADBF6-094A-47FF-9A13-F957858C62EA/0/FINALSocialActionPlanEnglish22012007.pdf>
- C. Salloum, *“Evaluation du Secteur des Transports au Liban”*, University of USEK, Jounieh, 28 July 2008, disponibile al sito: <http://www.uni-med.net>

SIRIA

- ANIMA, *“Foreign direct investment into MEDA in 2007: The Switch”*, disponibile al sito: http://cooperazione.formez.it/sections/paesi-mediterraneo/anima-foreign-direct/downloadFile/attachedFile_f0/ANIMA.pdf?nocache=1217457704.79
- CIA, *“The World Factbook”*, disponibile al sito:
<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/sy.html>

- DG Trade, “Syria”, 15 settembre 2008, disponibile al sito:
http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2006/september/tradoc_113451.pdf
- European Commission, “EU-Syria: Conclusion of the Negotiations for an Association Agreement”, 10 dicembre 2003, disponibile al sito:
http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2003/december/tradoc_115248.pdf
- European Commission's Delegation to Syria, “History of EU-Syrian relations”, disponibile al sito:
http://www.delsyr.ec.europa.eu/en/eu_and_syria_new/history_of_eu_sy_relations.htm
- “EU-Syria Association Agreement”, testo dell’accordo disponibile al sito:
[http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:21977A0118\(05\):EN:HTML](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:21977A0118(05):EN:HTML)
- European Neighbourhood and Partnership Instrument, “Syrian Arab Republic Strategy Paper 2007-2013 & National Indicative Programme 2007-2010”, disponibile al sito:
http://ec.europa.eu/world/enp/pdf/country/enpi_csp_nip_syria_en.pdf
- International Monetary Fund (IMF), “Syrian Arab Republic—2008 Article IV Consultation, Concluding Statement”, 29 ottobre 2008, disponibile al sito:
<http://www.imf.org/external/np/ms/2008/102908.htm>
- Istituto nazionale per il Commercio Estero (ICE) Ufficio di Damasco, “Siria – Congiuntura economica, investimenti e commercio estero 2007 e primi sei mesi 2008, 13 ottobre 2008”, disponibile al sito:
<http://www.ice.it/estero2/damasco/default.htm>
- Istituto nazionale per il Commercio Estero (ICE)/Ministero degli Affari Esteri, “Siria, 1° semestre 2008”, disponibile al sito:
<http://www.ice.it/estero2/damasco/default.htm>
- A. Picasso, “Siria – Sviluppi di situazione, dossier n.77”, servizio studi del Senato della Repubblica, settembre 2007, disponibile al sito:
<http://www.senato.it/documenti/repository/lavori/affariinternazionali/approf>

[ondimenti/77.pdf](#)

- M. Sassi, “Foreign Direct Investment in Mediterranean region: some basics to improve investment climate”, 2005, disponibile al sito:
<http://www.unige.ch/ses/istec/EBHA2007/papers/Sassi.pdf>
- UNDP, “Human Development Report Syria”, disponibile al sito
http://hdrstats.undp.org/countries/data_sheets/cty_ds_SYR.html
- United Nations Country Team in Syria, “Syrian Arab Republic - Common Country Assessment 2005”, disponibile al sito:
<http://www.undp.org.sy/files/CCAfinal.pdf>

TURCHIA

- ANIMA, “Foreign direct investment into MEDA in 2007: The Switch”, disponibile al sito: http://cooperazione.formez.it/sections/paesi-mediterraneo/anima-foreign-direct/downloadFile/attachedFile_f0/ANIMA.pdf?nocache=1217457704.79
- CIA, “The World Factbook”, disponibile al sito:
<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/tu.htm>
- European Commission (EC), “Turkey 2008 Progress Report, Commission Staff Working Document”, 5 novembre 2008, disponibile al sito:
http://ec.europa.eu/enlargement/pdf/press_corner/key-documents/reports_nov_2008/turkey_progress_report_en.pdf
- International Monetary Fund (IMF), “Turkey: Seventh Review and Inflation Consultation Under the Stand-By Arrangement and Request for Waiver of Nonobservance of Performance Criteria—Staff Report”, Staff Supplement Press Release on the Executive Board Discussion and Statement by the Executive Director for Turkey, agosto 2008, disponibile al sito:
<http://www.imf.org/external/pubs/ft/scr/2008/cr08272.pdf>
- Istituto nazionale per il Commercio Estero (ICE) – Ufficio di Istanbul,

“Turchia – Nota congiunturale”, novembre 2008, disponibile al sito:

<http://www.ice.gov.it/estero2/istanbul/>

- Istituto nazionale per il Commercio Estero (ICE)/Ministero degli Affari Esteri, “Turchia – Aggiornamento al 1° semestre 2008”, disponibile al sito:
<http://www.ice.gov.it/estero2/istanbul/>
- C. Kauffmann, L. Wegner, “Privatisation in the Meda Region: Where Do We Stand?”, OECD Working Paper No. 261, luglio 2007
- M. Sassi, “Foreign Direct Investment in Mediterranean region: some basics to improve investment climate”, 2005, disponibile al sito:
<http://www.unige.ch/ses/istec/EBHA2007/papers/Sassi.pdf>
- UNDP, “Human Development Report Turchia”, disponibile al sito:
http://hdrstats.undp.org/countries/country_fact_sheets/cty_fs_TUR.html

ALLEGATO 3

Riferimenti bibliografici consultati

Commissione Europea: Processo di Barcellona

- AA.VV., "Joint Declaration of the Paris Summit for the Mediterranean", Parigi, 13 Luglio 2008
- CE, "Dichiarazione di Barcellona adottata durante la Conferenza Euromediterranea", Barcelona 1995
- CE, "Libro Bianco - La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte", Luxembourg 2001
- CE, EuroMed "Blue Paper – Towards an Integrated Euro-Mediterranean Transport System – Transport Policies and Priorities Commonly Agreed by MEDA partners - Communication from the Euro-Mediterranean Transport Forum to the First Euro-Mediterranean Conference of Transport Ministers, Marrakech", Brussels, Nov 2005
- CE, "Networks for Peace and Development - Extension of the major trans-European transport axes to the neighbouring countries and regions", Rapporto dal 'High Level Group' capitanato da Loyola de Palacio, Brussels, Dic 2005
- CE, EuroMed, "Marrakesh Conference: new boost for transport cooperation between both sides of the Mediterranean", Press release della prima Conferenza dei Ministri dei Trasporti del Partenariato Euro-Mediterraneo, Marrakech, Dic. 2005
- CE, DG for Economic and Financial Affairs "10 Years of Barcelona process: taking stock of economic progress in EU Mediterranean partners", Occasional Paper, Brussels, 2005
- CE, "Extension of the major trans-European transport axes to the neighbouring countries - Guidelines for transport in Europe and neighbouring

regions”, Communication from the Commission to the Council and the European Parliament, Brussels, Gen 2007

- CE, EuroMed Transport Project “Regional Transport Action Plan (RTAP) for the Mediterranean Region (2007-2013) – Priority actions in the transport sector for the period 2007-2013, approved by the Mediterranean Partners”, Brussels, Ott 2007
- CE, EuroMed Transport Project “Regional Transport Action Plan (RTAP)”, Presentation at The 8th Euro-Mediterranean Transport Forum, Brussels, May 2007
- CE, DG Trasporti e Energia, “Building Bridges - Extension of the major trans-european transport axes to the neighboring countries”, Brussels, 2007
- EIB: “Transport in the Mediterranean partner countries – brochure on the FEMIP 2005”, Luxembourg 2005
- CE, EuroMed, “Euro-Mediterranean Association Agreement, 1998”, Brussels, 1998. (per i seguenti Paesi: Algeria, Egitto, Israele, Giordania, Libano, Marocco, Palestina, Tunisia)
- CE, EuroMed, “Euro-Mediterranean Association Agreement, Implementation Guide 2004”, Brussels, 2004
- CE, EuroMed Transport Project, “Diagnostic Study, Part II: Country Issues – Module 11: Tunisia”, Brussels, Dec 2004
- CE, “Progress of exploratory talks regarding cooperation in the field of transport with the neighbouring countries”, Communication from the Commission to the Council and the European Parliament, Brussels, Mar 2008
- CE, “Barcelona Process: Union for the Mediterranean” Communication from the Commission to the Council and the European Parliament, Brussels, May 2008

Commissione Europea: ENPI

- CE, EuroMed Transport Project, "European Neighbourhood and Partnership Instrument (ENPI) – Regional Strategy Paper (2007-2013) and Regional Indicative Programme (2007-2010) for the Euro-Mediterranean Partnership", 2006
- CE, "Implementation of the European Neighbourhood Policy in 2007 - Communication from the Commission to the Council and the European Parliament", Brussels, April 2007. COM(2008) 164
- CE, "The European Neighbourhood Policy - Working together", Luxembourg 2007. Trad. it: "Politica Europea di Vicinato - Lavorare insieme" Lussemburgo 2007
- CE, "EU-Country Action Plan under the ENPI Policy", Brussels 2005 (per i seguenti Paesi: Egitto, Israele, Giordania, Libano, Marocco, Palestina, Tunisia)
- CE, "ENPI Country Strategy Paper 2007-2013 & National Indicative Programme 2007-2010", Brussels 2006 (per i seguenti Paesi: Algeria, Egitto, Israele, Giordania, Libano, Marocco, Siria, Tunisia)

Analisi e Scenari

- M. Cociancich, F.Pacifici (a cura di), "Algeria – un paese emergente e un partner affidabile nel Mediterraneo", Istituto Italiano per l'Asia e il Mediterraneo (ISIAMED), Roma, Giugno 2008
- Formez, CAIMED, "Governance delle reti in sei Paesi del Mediterraneo: Tunisia", Roma, 2005
- Institute Européen de la Méditerranée (IEMed), "Fundació CIDOB: Med.2007 – L'année 2006 dans l'espace euroméditerranéen", Barcelona, 2007

- M. Maresca, "La Governance dei sistemi portuali", Collana ETL, Soc. Ed. Il Mulino, Bologna, 2006
- F. Rizzi, "Un Mediterraneo di Conflitti – Storia di un dialogo mancato", Meltemi Ed., Roma, 2004
- F. Russo, "Un Mediterraneo da integrare", Mesogea Ed., Messina, 2006

Rapporti Socio-Economici

- Euro-Med Transport Project, "Mediterranean Transport Infrastructure Network, Technical Note 2: Socio-Economic Database", Cat. N.: IP0335, June 2004
- P. Malanima (a cura di), Istituto di Studi sulle Società del Mediterraneo (ISSM) "Rapporto sulle Economie del Mediterraneo – Annuario ISSM", Il Mulino Ed., 2008
- European Sea Port Organisation (ESPO), "Annual Report 2007 – 2008", ESPO, April 2008
- European Sea Port Organisation (ESPO), "Una politica dei porti marittimi - Una guida pratica per i decisori politici dell'Unione Europea", Novembre 2004
- World Bank, "Economic Developments and Prospects – Regional Integration for Global Competitiveness – MENA Region", 2008
- EuroMed Transport Project, "Mediterranean Transport Infrastructure Network – Technical Note 2 – Socio Economic Database", June 2004

Rapporti Statistici

- CE, EuroMed, EuroStat-MedStat, THEME, "Euro-Mediterranean statistics – 2007 Edition", Lussemburgo, 2007

- CE, EuroStat-MedStat, "Statistics in Focus: Transport 11/2008 - Considerable growth in transport infrastructure in the Mediterranean partner countries", Brussels 2008
- CE, EuroStat-MedStat, "Statistics in Focus: External Trade 70/2007 - The European Union and its ten Mediterranean partner countries: growing trading links", Brussels 2007
- CE, EuroStat-MedStat, "Statistics in Focus: Réseaux régionaux de transport ferroviaire et routier 28/2008"
- CE, EuroMed, EuroStat-MedStat, "MedStat II: Project Orientation Report", Brussels, 2006 (per i seguenti Paesi: Algeria, Egitto, Israele, Giordania, Libano, Marocco, Palestina, Siria, Tunisia)
- Centre d'Etudes des Transports pour la Méditerranée Occidentale (CETMO) – ASE 2008 - Raccolta dati Statistici Trasporti nel Mediterraneo
- United Nations Development Program - UNDP, "Arab Human Development Report", 2002

ITALIA

- CENSIS, Federazione del Mare, "Terzo rapporto sull'Economia del Mare: Crescita economica, capitale umano e tutela dell'ambiente nel cluster marittimo italiano", Roma, Aprile 2006
- Ministero dei Trasporti Italiano, "Linee Guida per il Piano Generale della Mobilità (Legge Finanziaria 2007, comma 921)", Roma, Ottobre 2007
- Ministero delle Infrastrutture Italiano, "Programma Operativo Reti e mobilità - Obiettivo Convergenza, 2007-20013", Roma, Novembre 2007

Paesi MEDA

Algeria:

- Ministero dei Trasporti Algerino, "Etude TGV – TRANSMAGHREB", Studio di fattibilità preliminare presentato al 9° MEETING ESPERTI GTMO 5+5 (Barcelona, 18 Febbraio 2008)
- UBI France - Ambasciata di Francia in Algeria, "Le secteur des transports en Algérie", Novembre 2008
- World Bank, Moyen-Orient et Afrique du Nord "Notes sectorielles: Secteur des transports", 2008

Marocco:

- J. Chafik, "Les Transport au Maroc et l'integration physique regionale", Rabat, Ottobre 2007
- H. Boutaleb Joutei, "Cinquantenaire de l'Indépendance du Royaume du Maroc: 50 ans de développement humain & perspectives 2025", Roma, Giugno 2008

Tunisia:

- Istituto Nazionale di Statistica della TUNISIA, "Annuaire Statistique de la tunisine 2006 – n. 49"
- CE, EuroMed Transport Project, "Diagnostic Study, Part II: Country Issues – Module 11: Tunisia", Brussels, Dic 2004
- ISPI, "Governance delle reti in sei Paesi del Mediterraneo – Tunisia", parte del progetto CAIMED (FORMEZ, Dip. Funzione Pubblica Italiano), 2007

Pianificazione dei trasporti

- E. Cascetta, "Modelli per i sistemi di trasporto. Teoria e applicazioni", UTET, Torino, 2006
- E. Cascetta, "Transportation System Engineering: Theory and Methods", Kluwer Academic Publishers, 2001
- Coordinamento dei Presidenti delle Regioni del Mezzogiorno (2006), "Le proposte per un nuovo sistema dei trasporti e delle infrastrutture del mezzogiorno", maggio 2006. Consultabile al sito:
<http://www.presidente.campania.it/assets/allegati/Trasportiregionimezzogiorno.pdf>
- M. De Luca, "Manuale di pianificazione dei trasporti", CNR – Progetto Finalizzato Trasporti 2, Collana Trasporti, Franco Angeli, Milano, 2000
- Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 10 aprile 1986, "Approvazione del Piano generale dei trasporti ai sensi della legge 15 giugno 1984, n. 245", Pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 15 maggio 1986, n. 111, Supplemento Ordinario
- Decreto del Presidente della Repubblica 14 marzo 2001, "Nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica", Pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 17 luglio 2001, n. 163. Supplemento Straordinario
- Legge 15 giugno 1984, n. 245, "Elaborazione del Piano Generale dei Trasporti", Pubblicata nella Gazzetta Ufficiale del 23 giugno 1984, n. 172
- Ministero dei Trasporti e della Navigazione, Ministero dei Lavori Pubblici, Ministero dell'Ambiente, "Nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica", 2001
- F. Russo, C. Rindone, "Dalla pianificazione alla progettazione dei sistemi di

trasporto: processi e prodotti”, FrancoAngeli, Milano, 2007

- F. Russo, D. Gattuso (a cura di), “Progetto AMI: il ruolo dei trasporti nella prospettiva della zona di libero scambio euro-mediterranea”, FrancoAngeli, Milano, 2000

Documenti Europei ed Internazionali

- Commissione delle Comunità Europee (2001), “La governance europea. Un libro bianco”, Bruxelles, 5 agosto 2001 COM(2001) 428 definitivo/2. Consultabile al sito: http://europa.eu.int/eur-lex/it/com/cnc/2001/com2001_0428it02.pdf (marzo 2007)
- Commissione delle Comunità Europee, “Developing the trans-European transport network: Innovative funding solutions Interoperability of electronic toll collection systems”, Bruxelles, 2003
- Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council on the widespread introduction and interoperability of electronic road toll systems in the Community, Bruxelles, 2003 Consultabile al sito: http://ec.europa.eu/ten/transport/revision/doc/com_2003_0132_en.pdf (aprile 2008)
- Commissione delle Comunità Europee, “Sviluppare la rete transeuropea di trasporto: finanziamenti innovativi, interoperabilità del tele pedaggio”, Bruxelles, 2003 Consultabile al sito: http://ec.europa.eu/ten/transport/revision/doc/com_2003_0132_it.pdf (aprile 2008)
- Commissione delle Comunità Europee, “Wider Europe. Neighbourhood: A New Framework for Relations with our Eastern and Southern Neighbours”, Bruxelles, 2003 Consultabile al sito: http://ec.europa.eu/world/enp/pdf/com03_104_en.pdf (aprile 2008)

- Commissione delle Comunità Europee, "Trans-European Transport network European Commission TEN-T priority axes and projects 2005", Bruxelles, 2005 Consultabile al sito: http://ec.europa.eu/ten/transport/projects/doc/2005_ten_t_en.pdf (aprile 2008)
- Commissione delle Comunità Europee, "Mantenere l'Europa in movimento - una mobilità sostenibile per il nostro continente Riesame intermedio del Libro bianco sui trasporti pubblicato nel 2001 dalla Commissione europea", Bruxelles, 2006 Consultabile al sito: http://ec.europa.eu/transport/transport_policy_review/doc/com_2006_0314_transport_policy_review_it.pdf (aprile 2008)
- Commissione delle Comunità Europee, "Libro Verde. Verso una nuova cultura della mobilità urbana", Bruxelles, 2006 Consultabile al sito: http://ec.europa.eu/transport/clean/green_paper_urban_transport/doc/2007_09_25_gp_urban_mobility_it.pdf (aprile 2008)
- Commissione delle Comunità Europee, "Libro Verde. Verso la futura politica marittima dell'Unione: Oceani e mari nella visione europea", Bruxelles, 2006 Consultabile al sito: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2006:0275B:FIN:IT:PDF> (aprile 2008)
- Commissione Europea, Direzione Generale XVI, Coordinamento e valutazione delle operazioni, "Il nuovo periodo di programmazione 2000-2006: documenti metodologici. Documento di Lavoro N. 2. Valutazione ex ante degli interventi dei fondi strutturali", Bruxelles, 1999 Consultabile al sito: http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/working/sf2000_it.htm (marzo 2007)
- Commissione Europea, Direzione Generale XVI, Coordinamento e valutazione

delle operazioni, "Il nuovo periodo di programmazione 2000-2006: documenti metodologici. Documento di Lavoro N. 3. Indicatori per la sorveglianza e la valutazione: una metodologia orientativa", Bruxelles, 1999 Consultabile al sito:

http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/working/sf2000_it.htm

(marzo 2007)

- Commissione Europea, Direzione Generale XVI, Coordinamento e valutazione delle operazioni, "Il nuovo periodo di programmazione 2000-2006: documenti metodologici. Documento di Lavoro N. 8. La valutazione intermedia degli interventi dei Fondi strutturali", Bruxelles, 2000 Consultabile al sito:

http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/working/sf2000_it.htm

(marzo 2007)

- Commissione Europea, "Libro Bianco. La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte Bruxelles", 2001, Consultabile al sito:
http://europa.eu.int/coom/energy_transport/en/lb_en.html

- Commissione Europea "Community and public-private financing". 2003. Consultabile al sito:

http://ec.europa.eu/ten/transport/financing/financing_en.htm (aprile 2008)

- Commissione Europea "Marco Polo - Commission to support 13 projects to transfer freight off congested roads to more environmentally friendly modes", Bruxelles, 2004 Consultabile al sito:

<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/04/1149&format=HTML&aged=0&language=EN&guiLanguage=en> (aprile 2008)

- Commissione Europea "Marco Polo - Call 2003 - 12 projects selected for funding in the 2004 selection procedure under Council Regulation 1382/2003", Bruxelles, 2004 Consultabile al sito:

http://ec.europa.eu/transport/marcopolo/projects/doc/2005_11_22_liste_projects.pdf (aprile 2008)

- Commissione Europea, Direzione Generale VIII., "Project Cycle Management, An Integrated Approach", Bruxelles, 2004 Consultabile al sito: http://ec.europa.eu/europeaid/reports/pcm_guidelines_2004_en.pdf (settembre 2007)
- Commissione Europea "Marco Polo - Call 2003 - Best 19 Projects out of a Total of 92 Projects Submitted - Subset of 13 Projects (of 19 best) finally contracted", Bruxelles, 2005 Consultabile al sito: http://ec.europa.eu/transport/marcopolo/projects/doc/2005_02_04_marcopolo_projects_call2003.pdf (aprile 2008)
- Commissione Europea, Direzione Generale XVI, Coordinamento e valutazione delle operazioni, "Methodological Working Paper No. 1 for the 2007-2013 Programming Period. Indicative guidelines on evaluation methods: ex ante evaluation", Bruxelles, 2006 Consultabile al sito: http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/working/sf2000_it.htm (marzo 2007)
- Commissione Europea, Direzione Generale XVI, Coordinamento e valutazione delle operazioni, "Methodological Working Paper No. 5 for the 2007-2013 Programming Period. Indicative guidelines on evaluation methods: evaluation during the programming period", Bruxelles, 2006 Consultabile al sito: http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/working/sf2000_it.htm (marzo 2007)
- Commissione Europea, Direzione Generale XVI, Coordinamento e valutazione delle operazioni, "Methodological Working Paper No. 1 for the 2007-2013 Programming Period. Indicative guidelines on evaluation methods:

monitoring and evaluation indicators”, Bruxelles, 2006 Consultabile al sito:

http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/working/sf2000_it.htm

(marzo 2007)

- Commissione Europea, Direzione Generale XVI, Coordinamento e valutazione delle operazioni, “Documento di lavoro Metodologico No. 4 per il periodo di programmazione 2007-2013. Orientamenti metodologici per la realizzazione delle analisi costi-benefici”, Bruxelles, 2006 Consultabile al sito:
http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/working/sf2000_it.htm
(marzo 2007)
- Commissione Europea, “Mantenere l’Europa in movimento. Una mobilità sostenibile per il nostro continente”, Lussemburgo, 2006 Consultabile al sito:
http://ec.europa.eu/transport/transport_policy_review/doc/2006_3167_brochure_it.pdf
- Commissione Europea “Marco Polo - 16 projects selected for funding in the 2005 selection procedure under Council Regulation 1382/2003”, Bruxelles, 2006 Consultabile al sito:
http://ec.europa.eu/transport/marcopolo/projects/doc/2006_10_10_list_projects_call2005.pdf (aprile 2008)
- Commissione Europea “Marco Polo - 15 projects selected for funding as a result of the 2006 selection procedure under the *Marco Polo* Council Regulation 1382/2003”, Bruxelles, 2006 Consultabile al sito:
http://ec.europa.eu/transport/marcopolo/projects/doc/2007_08_06_list_projects_call2006.pdf (aprile 2008)
- Commissione Europea, “Piano d’azione per la logistica dell’Unione Europea”, Bruxelles, 2007 Consultabile al sito:
http://ec.europa.eu/transport/logistics/freight_logistics_action_plan/doc/action_plan/2007_com_logistics_action_plan_en.pdf (aprile 2008)

- Commissione Europea, "Preparation of the Green Paper on urban transport Background paper", Bruxelles, 2007 Consultabile al sito:
http://ec.europa.eu/transport/clean/green_paper_urban_transport/doc/2007_01_31_urban_transport_background_paper_en.pdf (aprile 2008)
- Commissione Europea, "Regional Transport Action Plan for the Mediterranean Region (2007 – 2013)", Bruxelles, 2007 Consultabile al sito:
http://www.euromedtransport.org/fileadmin/download/maincontract/RTAP/rtap_en.pdf (aprile 2008)
- Euromed Report, "Conclusions of the Euro-Mediterranean Trade Ministerial Conference", Palermo, 7 July 2003 Consultabile al sito:
http://www.ec.europa.eu/external_relations/euromed/publication/euromed_report64_en.pdf (aprile 2008)
- Euromed Transport Project, "Blue Paper. Towards an integrated Euro-Mediterranean Transport System", 2005 Consultabile al sito:
http://euromedtransport.org/fileadmin/download/maincontract/bluepaper/bluepaper_en.pdf (aprile 2008)
- Euromed Transport Project, "Towards an Integrated Euro-Mediterranean Transport System", 2006 Consultabile al sito:
<http://euromedtransport.org/343.0.html> (aprile 2008)
- European Environment Agency – EEA, "The European Environment. State and Outlook 2005", EEA Report 01/2005, Consultabile al sito:
<http://www.eea.europa.eu> (luglio 2007)
- European Environment Agency – EEA, "Urban sprawl in Europe. The ignored challenge", EEA Report 10/2006, Consultabile al sito:
<http://www.eea.europa.eu> (luglio 2007)
- High Level Group, Gruppo ad Alto Livello sulla Rete Transeuropea di

Trasporto, 2003 – Rapporto Consultabile al sito:

http://ec.europa.eu/ten/transport/revision/hlg/2003_report_kvm_it.pdf

(aprile 2008)

- High Level Group, "Networks for Peace and Development. Extension of the major trans-European transport axes to the neighbouring countries and regions", 2005 Consultabile al sito:
http://www.osce.org/documents/eea/2006/01/17793_en.pdf (aprile 2008)
- Norwegian Agency for Development Cooperation – NORAD, "The Logical Framework Approach (LFA). Handbook for objectives-oriented planning", Fourth edition, 1999 Consultabile al sito: <http://www.norad.no/> (giugno, 2007)
- OECD – Organisation for Economic Co-operation and Development (2004) Consultabile al sito: <http://www.oecd.org/home/> (giugno, 2007)
- Parlamento Europeo e Consiglio dell'Unione Europea, "Direttiva 2001/81/CE", relativa ai limiti nazionali di emissione di alcuni inquinanti atmosferici, 2001 Consultabile al sito:
<http://www.ambientediritto.it/legislazione/ARIA/2002/Direttiva%202001CE81.htm> (aprile 2008)
- Progetto ENPLAN, "Valutazione di piani e progetti", 2007 Consultabile al sito:
<http://www.interreg-enplan.org/> (aprile 2008)
- Regolamento (CE) n. 1260/1999 del consiglio del 21 giugno 1999 recante disposizioni generali sui fondi strutturali
- United Nations Framework Convention on Climate Change - UNFCCC, "Kyoto protocol to the United Nations Framework Convention on Climate Change, Framework Convention on Climate Change of United Nation", Kyoto, 1-10 December 1997 - Consultabile al sito: <http://unfccc.int>

- Unione Europea, "Carta Europea dei diritti fondamentali: introduzione e testo", pubblicata in GUCE 2000/C 364/01
- Unione Europea, "Decisione del Consiglio del 25 aprile 2002", riguardante l'approvazione, a nome della Comunità Europea, del protocollo di Kyoto allegato alla convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici e l'adempimento congiunto dei relativi impegni. Pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. L 130 del 15/05/2002 (2002/358/CE)
- White House, Office of Management and Budget, "Government Performance Results Act of 1993" Consultabile al sito:
<http://www.whitehouse.gov/omb/mgmt-gpra/gplaw2m.html#h1>
- INTERREG, 2006, Consultabile al sito: http://www.interreg-enplan.org/doc/prod/a12/Allegato_a12_Italia.pdf (maggio 2006)

Documenti specifici

SISTEMA TEN-T

- TEN_T priority axes
(http://europa.eu.int/comm/ten/transport/projects/doc/2005_ten_t_en.pdf
- ultimo accesso ottobre 2007)

PROGRAMMA MARCO POLO

- Settembre 2004 - 19 projects selected
(http://ec.europa.eu/transport/marcopolo/projects/doc/2005_02_04_marco_polo_projects_call2003.pdf - ultimo accesso ottobre 2007)
- Novembre 2005 - 12 projects selected
(http://ec.europa.eu/transport/marcopolo/projects/doc/2005_11_22_liste_projects.pdf - ultimo accesso ottobre 2007)

- Ottobre 2006 - 16 projects selected
(http://ec.europa.eu/transport/marcopolo/projects/doc/2006_10_10_list_projects_call2005.pdf - ultimo accesso ottobre 2007)
- Luglio 2007 - 15 projects selected
(http://ec.europa.eu/transport/marcopolo/projects/doc/2007_08_06_list_projects_call2006.pdf - ultimo accesso ottobre 2007)

ASSI TRASNAZIONALI - INDICAZIONI GRUPPO ALTO LIVELLO

- Report of High Level Group 2003
(http://ec.europa.eu/ten/transport/revision/hlg/2003_report_kvm_it.pdf - ultimo accesso ottobre 2007)
- Report of High Level Group 2005
(www.osce.org/documents/eea/2006/01/17793_en.pdf - ultimo accesso ottobre 2007)

RTAP MEDITERRANEO

- Regional Transport Action Plan for the Mediterranean Region (2007 – 2013)
(http://euromedtransport.org/fileadmin/images/maincontract/rtap/RTAP_V2_0_English_0709.pdf - ultimo accesso ottobre 2007)
- Blue Paper. Towards an integrated Euro-Mediterranean transport System
(http://euromedtransport.org/fileadmin/download/maincontract/bluepaper/bluepaper_en.pdf - ultimo accesso ottobre 2007)

LIBRO BIANCO E RIESAME INTERMEDIO

- Libro Bianco. La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte

(http://europa.eu.int/comm/energy_transport/library/lb_texte_complet_it.pdf - ultimo accesso ottobre 2007)

- Keep Europe Moving. Sustainable mobility for our continent (mid-term review of the 2001 Transport White Paper)
(http://ec.europa.eu/transport/transport_policy_review/doc/2006_3167_brochure_en.pdf - ultimo accesso ottobre 2007)

LIBRO VERDE

- Green Paper. A European Strategy for Sustainable, Competitive and Secure Energy (http://ec.europa.eu/energy/green-paper-energy/doc/2006_03_08_gp_document_it.pdf - ultimo accesso ottobre 2007)
- Preparation of the Green Paper on urban transport
(http://ec.europa.eu/transport/clean/green_paper_urban_transport/doc/2007_01_31_urban_transport_background_paper_en.pdf - ultimo accesso ottobre 2007)

PROGRAMMI COMUNITARI DI FINANZIAMENTO

- Community and public-private financing
(http://ec.europa.eu/ten/transport/financing/financing_en.htm - ultimo accesso ottobre 2007)
- Sviluppare la rete transeuropea di trasporto: finanziamenti innovativi, interoperabilità del telepedaggio
(http://ec.europa.eu/ten/transport/revision/doc/com_2003_0132_it.pdf - ultimo accesso ottobre 2007)
- EU-Funded MEDA Regional Transport Projects

(<http://euromedtransport.org/343.0.html> - ultimo accesso ottobre 2007)

RAPPORTO GRUPPO WIDER EUROPE

- Wider Europe. Neighbourhood: A New Framework for Relations with our Eastern and Southern Neighbours

(http://ec.europa.eu/world/enp/pdf/com03_104_en.pdf - ultimo accesso ottobre 2007)

Allegato 4

Riferimenti sitografici

Generale

- Banca Europea d'Investimento (BEI) – Facility for Euro-Mediterranean Investment and Partnership (FEMIP):
<http://www.eib.org/projects/regions/med/index.htm> (ultimo accesso 20 Giugno 08)
- CENSIS - Centro Studi Investimenti Sociali: www.censis.it (ultimo accesso 23 Dicembre 08)
- Euro-MED Info Centre – sito di informazione e comunicazione del partenariato Euro-Med: <http://euromedinfo.eu/> (ultimo accesso 15 Maggio 08)
- Eurostat – Ente Statistico Commissione Europea:
<http://ec.europa.eu/eurostat> (ultimo accesso 20 Giugno 08)
 - Medstat- progetto di armonizzazione Istituti Statistici area Mediterranea (parte di Eurostat): <http://ec.europa.eu/eurostat/medstat> (ultimo accesso 20 Giugno 08)
- Forum Euro-Méditerranéen des InstitutS Economiques (FEMISE) - Rete euro mediteranea che raggruppa più di 70 istituzioni economiche indipendenti che conducono ricerche e analisi socio-economiche sul partenariato euromediterraneo: <http://www.femise.org>
- Ministero Italiano Istruzione, Università e Ricerca: www.miur.it (ultimo accesso 05 Gennaio 09)
- Partenariato Euromediterraneo
http://ec.europa.eu/external_relations/euromed/index_en.htm (ultimo accesso 07 Gennaio 09)
- Server Commissione Europea: <http://europa.eu.int> (ultimo accesso 13 Dicembre 08)

Commercio e libero scambio

- International Centre for Trade and Sustainable Development (ICTSD): www.ictsd.org
- United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD): www.unctad.org

Centri di ricerca e documentazione sul Mediterraneo

- Centro Studi di Politica Internazionale (CESPI): <http://www.cespi.it>
- Institut de la Méditerranée (IMe): <http://www.ins-med.org>
- Institut Européen de la Méditerranée (IEMed): <http://www.iemed.org>
- Istituto per gli Studi di Politica Internazionale (ISPI): <http://www.ispionline.it>
- Istituto per le Relazioni tra l'Italia e i paesi dell'Africa, America Latina, Medio ed Estremo Oriente (IPALMO): <http://www.ipalmo.it>
- [Istituto di Studi sulle Società del Mediterraneo](http://www.issm.cnr.it) (ISSM), organo del Consiglio Nazionale delle Ricerche (CNR), svolge attività di ricerca, divulgazione e di formazione sui temi dello sviluppo socioeconomico dei paesi mediterranei: <http://www.issm.cnr.it>
- Istituto Affari Internazionali (IAI): <http://www.iai.it>
- The Economic Research Forum for the Arab Countries, Iran and Turkey (ERF): <http://www.erf.org>

Trasporti

- EU – DG Trasporti ed Energia (TREN) - sito tematico Trasporti:
http://ec.europa.eu/transport/index_it.html (ultimo accesso 15 Luglio 08)
- EuroMed Transport Forum – area tematica trasporti del partenariato Euro-Med: <http://www.euromedtransport.org/index.php?id=151>
(ultimo accesso 22 Giugno 08)
- EU – DG Ricerca: Ricerca su Trasporti in Europa - sito della CE sulla ricerca europea in tema di Trasporti:
http://ec.europa.eu/research/transport/index_en.cfm (ultimo accesso 25 Giugno 08)
- Pagina della Comunita' Europea su Trasporti:
http://europa.eu/pol/trans/index_it.htm (ultimo accesso 13 Luglio 08)
- Transport Research Knowledge Centre (TRKC): <http://www.transport-research.info/web/index.cfm> (ultimo accesso 12 Giugno 08)
- The Trans-European Transport Networks "TEN-T":
http://ec.europa.eu/ten/transport/external_dimension/ (ultimo accesso 20 Maggio 08)

Piani di sviluppo nazionali nel settore dei trasporti

Marocco:

- Maroc: 15 Milliards de dollars pour un programme d'infrastructures de transport entre 2008 et 2012:
<http://reflexionsetautresidees.blogs.courrierinternational.com/archive>

[/2008/05/19/maroc-15-milliards-de-dollars-pour-un-programme-d-infrastruc.html](#)

- 1st Task Forces Meeting: "Road & Rail Transport" (presentation):
http://www.euromedtransport.org/fileadmin/download/maincontract/tf/TF_R_RTransport_21Nov08/PPP_Rail_Transport_Morocco.pdf

Giordania:

- National Strategy > Ministry Strategy 2007-2009:
<http://www.mot.gov.jo/en/Ministry-Strategy>
- Projects > Road Freight Transport Sector Project:
<http://www.mot.gov.jo/en/RoadFreightTransportSectorProject>
- Projects > Rail Transport Sector Project:
<http://www.mot.gov.jo/en/RailTransportSectorProject>
- Projects > Air Transport Sector Projects:
<http://www.mot.gov.jo/en/AirTransportSectorProjects>

Egitto:

- General Strategic target for Maritime Transport Sector:
<http://www.mts.gov.eg/investment/goals/goal.aspx>
- Maritime Transport and Related Logistics Services in Egypt (study report): http://ictsd.net/downloads/2008/06/ip_8_egypt_dec07.pdf
- 1st Task Forces Meeting: "Rail Transport" (presentation):
http://www.euromedtransport.org/fileadmin/download/maincontract/tf/TF_R_RTransport_21Nov08/PPP_Rail_Transport_Egypt.pdf

Libano:

- Studi sui trasporti in Libano: <http://www.studies.gov.lb/Cultures/en-US/tContent/Sectors/Infrastructure+and+Resources/Transport/>

- 1st Task Forces Meeting: "Rail Transport" (presentation):
http://www.euromedtransport.org/fileadmin/download/maincontract/tf/TF_R_RTransport_21Nov08/PPP_Rail_Transport_Lebanon.pdf
- 1st Task Forces Meeting: "Road Transport" (presentation):
http://www.euromedtransport.org/fileadmin/download/maincontract/tf/TF_R_RTransport_21Nov08/PPP_Road_Transport_Lebanon.pdf

Tunisia:

- 1st Task Forces Meeting: "Rail Transport" (presentation):
http://www.euromedtransport.org/fileadmin/download/maincontract/tf/TF_R_RTransport_21Nov08/PPP_Rail_Transport_Tunisia.pdf

Siria:

- 1st Task Forces Meeting: "Rail Transport" (presentation):
http://www.euromedtransport.org/fileadmin/download/maincontract/tf/TF_R_RTransport_21Nov08/PPP_Rail_Transport_Syria.pdf
- General framework of reforms for Syria:
http://www.diw.de/documents/publikationen/73/77693/diwkompakt_2007-035.pdf

Turchia:

- 1st Task Forces Meeting: "Rail Transport" (presentation):
http://www.euromedtransport.org/fileadmin/download/maincontract/tf/TF_R_RTransport_21Nov08/PPP_Rail_Transport_Turkey.pdf

Istituti Statistici Nazionali dei Paesi Partner Mediterranei

- Algeria: Office National de Statistique <http://www.ons.dz/> (ultimo accesso 10 Luglio 08)
- Egitto: Central Agency for Public Mobilisation and Statistics (CAPMAS) <http://www.msrintranet.capmas.gov.eg> (ultimo accesso 10 Luglio 08)
- Giordania: [Department of Statistics \(DOS\)](http://www.dos.gov.jo/) <http://www.dos.gov.jo/> (ultimo accesso 10 Luglio 08)
- Libano: [Central Administration of Statistics \(CAS\)](http://www.cas.gov.lb/) <http://www.cas.gov.lb/> (ultimo accesso 10 Luglio 08)
- Marocco: Direction de la statistique (DS) (ultimo accesso 12 Luglio 08)
- Palestina : [Palestinian Central Bureau of Statistics \(PCBS\)](http://www.pcbs.gov.ps/) <http://www.pcbs.gov.ps/>(ultimo accesso 12 Luglio 08)
- Siria: [Central Bureau of Statistics \(CBS\)](http://www.cbssyr.org/) <http://www.cbssyr.org/>(ultimo accesso 12 Luglio 08)
- Tunisia: Institut National de la Statistique <http://www.ins.nat.tn/> (ultimo accesso Giugno 08)(ultimo accesso 12 Luglio 08)
- Turchia: [Turkish statistical institute \(TURKSTAT\)](http://www.turkstat.gov.tr) <http://www.turkstat.gov.tr>(ultimo accesso 12 Luglio 08)

Banche Centrali dei Paesi Partner Mediterranei

- Algeria: Banque Central d'Algerie <http://www.bank-of-algeria.dz/> (ultimo accesso 15 Luglio 08)
- Egitto: Central Bank of Egypt <http://www.cbe.org.eg/> (ultimo accesso 15 Luglio 08)

- Giordania: Central Bank of Jordan <http://www.cbj.gov.jo/> (ultimo accesso 15 Luglio 08)
- Libano: <http://www.bdl.gov.lb> (ultimo accesso 23 Settembre 08)
- Marocco: <http://www.bkam.ma> (ultimo accesso 23 Settembre 08)
- Palestina - Autorità Monetaria Palestinese: <http://www.pma.ps/> (ultimo accesso 23 Settembre 08)
- Siria: <http://www.banquecentrale.gov.sy/main-eg.htm> (ultimo accesso 23 Settembre 08)
- Tunisia: <http://www.bct.gov.tn> (ultimo accesso 23 Settembre 08)
- Turchia: <http://www.tcmb.gov.tr/yeni/eng/> (ultimo accesso 23 Settembre 08)

Allegato 5

Scheda di Survey

Information on the Institute and its Representative

University			
Institute	Type	Name	
	<input type="radio"/> Faculty		
	<input type="radio"/> Department		
	<input type="radio"/> Research Center		
	Address	City	
	Country	Web	
Representative	Name		Role
	Phone	Fax	E-mail
Representative of Transport Area (if different)	Name		Role
	Phone	Fax	E-mail

Information on the ongoing activities on the subject of transport

Type of transport	Number of projects in the last three years	Mode of transport	Activities and main topics		
			Research Topics	Training/Education Topics	Consultancy Topics
PASSENGERS	_____	<input type="radio"/> Air <input type="radio"/> Rail <input type="radio"/> Road <input type="radio"/> Sea <input type="radio"/> Water ways	_____	_____	_____
FREIGHT	_____	<input type="radio"/> Air <input type="radio"/> Pipeline <input type="radio"/> Rail <input type="radio"/> Road <input type="radio"/> Sea <input type="radio"/> Water ways	_____	_____	_____
TRANSVERSAL ACTION: INTERMODALITY AND LOGISTIC	_____		_____	_____	_____

Information on the active partnerships

Level of partnership	Type of partner	Type of cooperation	Subjects of cooperation
Country Level	<input type="radio"/> University / Research Centre <input type="radio"/> Private Company <input type="radio"/> Other Public Institution	<input type="radio"/> Long-Term Agreement <input type="radio"/> Project/Proposal	<hr/> <hr/>
	<input type="radio"/> University / Research Centre <input type="radio"/> Private Company <input type="radio"/> Other Public Institution	<input type="radio"/> Long-Term Agreement <input type="radio"/> Project/Proposal	<hr/> <hr/>
	<input type="radio"/> University / Research Centre <input type="radio"/> Private Company <input type="radio"/> Other Public Institution	<input type="radio"/> Long-Term Agreement <input type="radio"/> Project/Proposal	<hr/> <hr/>

International Level	Type	Country			
	<input type="radio"/> University / Research Centre <input type="radio"/> Private Company <input type="radio"/> Other Public Institution	_____	<input type="radio"/> Long- Term Agreement <input type="radio"/> Project/ Proposal	_____	_____
	<input type="radio"/> University / Research Centre <input type="radio"/> Private Company <input type="radio"/> Other Public Institution	_____	<input type="radio"/> Long- Term Agreement <input type="radio"/> Project/ Proposal	_____	_____
	<input type="radio"/> University / Research Centre <input type="radio"/> Private Company <input type="radio"/> Other Public Institution	_____	<input type="radio"/> Long- Term Agreement <input type="radio"/> Project/ Proposal	_____	_____