



Ministero degli Affari Esteri



ECONOMIA, NORMATIVE, OPPORTUNITÀ E OBIETTIVI ALL'ESTERO PER LE IMPRESE ITALIANE

Dossier Mediterraneo

L'unione fa la crescita

I Paesi della sponda Sud del Mediterraneo costituiscono un mercato di 310 milioni di persone destinato a crescere di altri 100 milioni nei prossimi 20 anni. Il supporto alla crescita e all'integrazione economica di questi Stati sono una grande sfida - opportunità per l'Europa e per l'Italia. Che stanno puntando anche a promuovere l'internazionalizzazione "a rete" delle piccole e medie imprese

L'intera area del Mediterraneo come irrinunciabile spazio di rilancio e crescita dell'economia italiana e più in generale di quella del fronte sud dell'Unione Europea. È questa una delle linee direttrici della diplomazia economica italiana, emersa con grande evidenza in occasione di un grande convegno (**Forum Euro-mediterraneo**) tenutosi a Milano a fine giugno, aperto da un intervento del Presidente del Con-

siglio **Silvio Berlusconi**, in cui sono intervenuti il Ministro degli Esteri **Franco Frattini**, il Vice-ministro per lo Sviluppo Economico **Adolfo Urso**, il Presidente di Confindustria **Emma Marcegaglia** e numerosi leader del mondo della politica e dell'economia dei Paesi affacciati sul Mediterraneo. In tutto duemila partecipanti tra cui 500 aziende.

continua a pagina 2



Mediterraneo, 2007, acrilico su tela grezza - Opera di Adriano Parracciani www.arte-erta.it

Realizzata dal Sole 24Ore in collaborazione con l'Ufficio sostegno imprese della Farnesina (DGCE) - sostegnoimprese@esteri.it

dalla prima pagina

Un primo messaggio indicativo, sottolineato anche dal Presidente **Berlusconi**, riguarda la crescita e il dinamismo delle economie dei Paesi della sponda Sud del Mediterraneo. Rappresentano un mercato di 310 milioni di consumatori, prevalentemente giovani, che nel suo insieme hanno risentito solo in maniera contenuta della crisi. Tranne poche eccezioni (la più rilevante è la Turchia) questa si è tradotta in un semplice rallentamento della crescita (+ 2,4% in media rispetto al + 5,1% del 2008) e non in un vero e proprio calo del PIL. E alcune previsioni (**Fondo Monetario e Banca Mondiale**), riguardanti la sponda sud del Mediterraneo per l'anno in corso e quelli successivi, indicano un aumento superiore al 5 per cento annuo per Paesi come Egitto, Turchia, Siria, Libano e tra il 3 e il 5 per cento per gli altri.

Del resto, non è da oggi che l'Unione Europea guarda agli altri Paesi che si affacciano sul Mediterraneo come a un'area con cui intende coltivare un rapporto privilegiato. In particolare l'avvio del cosiddetto *Partenariato Euromediterraneo* con i Paesi non aderenti alla UE, lanciato a Barcellona nel 1995, risale ormai a 15 anni fa. L'obiettivo di questo programma strategi-

co e di lungo respiro, è quello di raggiungere una forte integrazione tra queste economie e quelle della UE. A questo scopo la Commissione di Bruxelles ha attivato numerosi strumenti mirati a promuovere il consolidamento delle istituzioni statali di questi Paesi, la liberalizzazione dei rispettivi mercati, lo sviluppo delle infrastrutture e dei servizi alla popolazione, la crescita delle piccole e medie imprese, il rafforzamento della società civile, lo sviluppo dell'interscambio e dell'integrazione economica coi Paesi vicini.

Due anni fa l'intero progetto è stato rilanciato a Parigi con la creazione dell'**Unione per il Mediterraneo** (http://eeas.europa.eu/euromed/index_en.htm) ed è in questo contesto che si è inserito il convegno di Milano che era organizzato dalla **Promos**, l'azienda per l'internazionalizzazione della locale **Camera di Commercio**, con il supporto, tra gli altri, del **Ministero degli Affari Esteri** e del **Ministero dello Sviluppo Economico**.

L'obiettivo proposto oggi è quello di un ulteriore salto di qualità: a medio termine si dovrebbe dare vita ad una vera e propria area di libero scambio tra questi Paesi e la UE, tenendo conto che Turchia e Croazia sono già candidate a un ingresso nell'Unione e che altri Stati della Penisola Balcanica si apprestano a seguire un processo analogo. ►►

Unione per il Mediterraneo

L'Unione per il Mediterraneo lanciata nel luglio 2008 a Parigi come ulteriore evoluzione del Partenariato del Mediterraneo (cosiddetto Processo di Barcellona)

ha individuato le seguenti priorità :

- disinquinamento del Mediterraneo;
- costruzione di autostrade di terra e di mare;
- protezione civile;



- energie alternative;

- educazione superiore;
- supporto alle piccole e medie imprese;
- lotta contro il terrorismo
- gestione delle crisi (crisis management);
- cooperazione parlamentare.

Il vantaggio è evidente: si tratta di superare l'attuale frammentazione di questi mercati, evitare un'inutile duplicazione di investimenti con evidenti vantaggi in termini di efficienza e di economie di scala per tutti. È in questa direzione che si stanno muovendo gli Stati e le Istituzioni europee con diverse iniziative multilaterali.

Ma anche dalle forze di mercato provengono indicazioni analoghe. In particolare il convegno di Milano, focalizzato come ha sottolineato il Ministro **Frattini** sui temi dell'economia e su proposte concrete, si è soffermato su tre temi di grande interesse per il mondo imprenditoriale: i massicci investimenti in atto nel settore delle infrastrutture in Paesi come ad esempio Turchia, Algeria, Marocco, Israele; la produzione e il trasporto di energia con particolare riguardo alle energie rinnovabili; il rafforzamento delle piccole e medie imprese.

Una iniziativa specificamente mirata alle esigenze delle PMI è stata presentata da **Bruno Ermolli**, presidente della Promos, l'agenzia per l'internazionalizzazione della Camera di Commercio di Milano. Prevede la creazione di un Centro Euromediterraneo in cui saranno coinvolte Camere di Commercio italiane ed europee, oltre a banche ed altri organismi europei, con il compito di offrire alle aziende un supporto di consulenza a

largo raggio: valutazione iniziale dei mercati e delle possibili iniziative imprenditoriali, redazione di business plan, ricerca di partner commerciali e industriali, identificazione di fonti di finanziamento inclusi i diversi canali agevolati, valutazione del contesto normativo nei diversi mercati del Mediterraneo.

In generale è emerso un largo consenso sul fatto che la politica di internazionalizzazione delle imprese italiane può e deve giocare anche su schemi diversi da quelli delle grandi multinazionali. In particolare **Carlo Sangalli**, presidente della Camera di Commercio di Milano ha sottolineato l'efficacia di aggregazioni anche temporanee e di iniziative comuni tra diverse imprese per "allungare" la catena e il valore aggiunto degli investimenti, dei prodotti e dei servizi offerti all'estero dal **Sistema Italia**. Si tratta anche, come ha sottolineato il Viceministro **Urso**, di valorizzare l'esperienza italiana dei distretti industriali che può essere proposta come modello di riferimento anche per molti Paesi dell'altra sponda del Mediterraneo. Questi hanno infatti bisogno di far crescere le piccole e medie imprese nazionali, stimolando anche accordi e joint venture con partner stranieri per acquisire tecnologia, know how organizzativo ed estendere la loro presenza sul mercato. ►►

Appuntamento con il Mediterraneo Verde

L'Istituto per il Clima e la Sicurezza Energetica (i4cense) e la BEI (Banca Europea per gli investimenti) organizzano un Forum sullo sviluppo 'verde' del Mediterraneo che si terrà ad Atene il 23 ottobre presso l'Astir Palace. L'obiettivo è di presentare progetti e promuovere investimenti con un positivo impatto ambientale nella Regione del Mediterraneo.



All'evento, che gode del supporto della Presidenza del Consiglio greca, parteciperanno politici, banche, imprese e istituzioni dei Paesi affacciati sul Mediterraneo. Per ulteriori informazioni si può visitare il sito www.ftbusinesssevents.com/gdif2010/overview.asp

Gli strumenti per aderire a queste esigenze, nel caso del Sistema non mancano. Sotto il profilo finanziario è particolarmente significativo il bilancio della **Simest**, la società per l'internazionalizzazione delle imprese italiane controllata dal Ministero delle Finanze con il supporto delle maggiori banche italiane.

Simest, oltre a gestire diversi strumenti di credito agevolato, finanzia partecipazioni e joint ventures sui nuovi mercati. Il portafoglio di operazioni effettuate nei Paesi del Mediterraneo non aderenti alla UE ammonta ad oltre 7

miliardi di cui 3 miliardi investiti in 113 partecipazioni a joint ventures e 4,2 miliardi di crediti export.

Inoltre Simest sta esaminando un'altra cinquantina di operazioni soprattutto nel settore tessile, elettromeccanico, della gomma e plastica e agroalimentare che comporteranno impegni cospicui. Uno strumento specificamente dedicato alle PMI è anche il Fondo di private equity Euro Med, finanziato con 55 milioni di euro da banche e fondazioni italiane e dalla **Banca Europea degli Investimenti**. ■



Marc Chagall Sirène et poisson 1956-1960

Un approccio condiviso sui grandi temi del futuro

Il Ministro degli Esteri Franco Frattini si è soffermato sulle sfide riguardanti i cambiamenti climatici, le infrastrutture energetiche e di trasporto, la pianificazione dello sviluppo urbano, l'incremento della domanda di energia, la scarsità di risorse primarie come l'acqua

Nel suo intervento al convegno di Euro-Mediterraneo di Milano, il Ministro degli Esteri italiano **Franco Frattini** ha ricordato come negli ultimi anni il concetto geo-politico di Mediterraneo sia cambiato sensibilmente, includendo una "terza sponda" che abbraccia anche il Medio Oriente e i Paesi del Golfo. Non solo, ma da "frontiera" meridionale dell'Europa, il Mediterraneo si è trasformato in "ponte" sul quale passare per costruire un partenariato con l'Africa. È diventato quindi un crocevia decisivo di flussi migratori, un'area chiave di sfide

alla sicurezza internazionale, ma anche un centro di nuove opportunità economiche. "A quest'ultimo riguardo", ha dichiarato Frattini, "siamo ormai tutti consapevoli dell'urgenza di una più stretta cooperazione economica nel Mediterraneo, che deve trasformarsi in un'entità sempre più integrata capace di guardare oltre la creazione dell'area di libero scambio già prevista dalle intese euro-mediterranee. Le irrisolte tensioni politiche della regione", ha aggiunto il Ministro, "non devono impedirci di affrontare insieme le comuni sfide di sviluppo che determineranno il futuro dei nostri Paesi". Occorre quindi costruire una relazione più stretta e dinamica tra il Nord e il Sud del Mediterraneo che favorisca un approccio regionale condiviso a grandi questioni quali l'aumento della popolazione, il cambiamento climatico, le infrastrutture energetiche e di trasporto, la pianificazione dello sviluppo urbano, l'incremento della domanda di energia, la scarsità di risorse primarie come l'acqua.

Frattini si è rammaricato per il difficile cammino dell'**Unione per il Mediterraneo** (UpM) ma ha precisato che l'Italia rimane comunque fortemente impegnata ▶▶



Il Ministro Franco Frattini

ta nel rilancio delle politiche euro-mediterranee. Ha aggiunto che in questa fase si devono cogliere anche i segnali positivi di collaborazione che emergono a livello sub-regionale. Ma ha anche precisato che l'approccio volontario di gruppi limitati di Paesi interessati ad un più stretto Partenariato, allo sviluppo di cooperazioni e di progetti a "geometria variabile" non comporta la rinuncia ad una prospettiva pienamente multilaterale. Il completamento dell'architettura istituzionale dell'Unione per il Mediterraneo attraverso l'istituzione del Segretariato, che sarà definitivamente operativo nei prossimi mesi, costituisce a tale proposito una prima significativa base. Contestualmente occorre valorizzare alcune importanti iniziative che prevedono, in forme diverse, il coinvolgimento del mondo imprenditoriale e finanziario. Sono, ad esempio, il progetto di **Banca Euro-Mediterranea**, l'iniziativa a favore delle Piccole e Medie Imprese (PMI), il **Piano Solare Mediterraneo**, il programma **Inframed**, le **Autostrade del Mare**.

In particolare l'Italia si è fortemente impegnata per facilitare l'accesso al credito delle PMI e delle microimprese attraverso l'iniziativa denominata Mediterranean Business Development Initiative (**MBDI**) che è diventata uno dei sei progetti prioritari dell'Unione per il Mediterraneo. Le PMI costituiscono l'apparato produttivo prevalente nei Paesi mediterranei e possono diventare il volano di una crescita economica e sociale anco-

ra più rapida, garantendo occupazione e stabilità. E in questo settore l'Italia ha le competenze per esercitare un naturale ruolo di leadership. *"A tale proposito salutiamo con favore l'intenzione di Promos-Camera di Commercio di Milano di avviare un ulteriore studio su una struttura a rete per le PMI del Mediterraneo con sede a Milano"*, ha dichiarato **Frattini**. Ma lo sviluppo economico della Regione Mediterranea, ha ricordato il Ministro, richiede anche una istituzione finanziaria euro-mediterranea ad hoc, che è storicamente sostenuta dall'Italia e che ha recentemente ricevuto l'appoggio del **Parlamento Italiano**.

In relazione al tema "energia" Frattini ha ricordato come sia necessario affrontare non solo le sfide legate alla sicurezza delle forniture energetiche ed al crescente aumento della domanda, ma anche quelle condizionate dalle esigenze derivanti dal cambiamento climatico. *"Mi auguro che possa in futuro realizzarsi, come è stato nei Balcani, una sorta di Comunità energetica mediterranea"*, ha aggiunto.

Infine, per quanto riguarda le infrastrutture, Frattini ha ricordato l'importanza del fondo **Inframed**, divenuto operativo alla fine dello scorso mese di maggio e destinato a finanziare infrastrutture in progetti "greenfield" nei Paesi della sponda sud. *"Si tratta", ha detto il Ministro, "di una delle operazioni finanziarie più concrete finora concordate in ambito euro-mediterraneo e confidiamo nella sua efficacia"*. ■



Un momento del Milano Med Forum

(www.milanomediterraneo.org)

"Anche gli scambi avvicinano i Popoli"

Il Sottosegretario agli Esteri, Stefania Craxi, interviene al Forum Euromediterraneo

"Il successo di questo Forum Euromediterraneo, che si avvia a diventare il più importante appuntamento del suo genere, è dovuto alla sua formula originale: un momento di dialogo informale dove mondo imprenditoriale, istituzioni e mondo finanziario possano incontrarsi periodicamente per scambiare idee, conoscere e valutare progetti concreti", ha esordito il Sottosegretario **Stefania Craxi** nel suo intervento all'incontro tenutosi a Milano, promosso dal **Ministero degli Affari Esteri**, dal **Ministero dello Sviluppo Economico**, dalla **Regione Lombardia**, dalla **Camera di Commercio di Milano** con il patrocinio della **Presidenza del Consiglio dei Ministri**, in collaborazione con il **Ministero dell'Economia e delle Finanze**, **delle Infrastrutture e dei Trasporti**, il sostegno dell'**Istituto Nazionale per il Commercio Estero** e della **Commissione Europea**.

L'onorevole Craxi ha però ricordato che la Regione Mediterranea è ancora separata da "troppi muri di incomprensione, diffidenza, intolleranza, alle volte anche di odio che escludono e impediscono la comunicazione e l'interazione". È quindi compito della politica aprire una breccia in questi muri e proporre soluzioni che ne favoriscano la rapida rimozione. Ma all'insostituibile azione politica e diplomatica si è affiancato anche un approccio concreto, che lascia spazio alle forze profonde e vitali dei Paesi europei e del

Mediterraneo, in particolar modo al mondo dell'impresa, "spesso capace di individuare prima di altri la strada migliore da intraprendere per avvicinare popoli che su altri piani si fronteggiano, ma che trovano negli scambi commerciali e nella cooperazione economica un primo, importante motivo di conoscenza reciproca e di contatto".

I tempi, del resto, sono maturi per lavorare in questa direzione. L'Europa infatti ha già raggiunto un livello elevato di integrazione e dispone di un mercato interno di ragguardevoli proporzioni. Tuttavia, in una visione di lungo periodo, deve tener conto di alcuni fattori - quali la crescita lenta, l'economia matura e una demografia in calo - che la rendono oggettivamente vulnerabile. Pertanto, se da un lato deve adoperarsi per recuperare competitività, dall'altro deve cercare di ampliare ulteriormente il suo raggio d'azione, attraverso la maggiore integrazione con i suoi partner naturali, i Paesi del Mediterraneo, sfruttando le numerose e innegabili sinergie e complementarità.

Del resto, l'insieme dei Paesi della sponda Sud ed Est del Mediterraneo è considerato da alcuni la "quarta economia emergente" dopo Cina, India e Brasile. Questi Paesi scontano però l'assenza di un vero e proprio polo di aggregazione e l'assenza di mercati integrati. Anche per loro, dunque, vi è un evidente, immediato e diretto beneficio nel perseguire una maggiore integrazione con l'Europa, oltre che all'interno della loro stessa area. "Legare ancora una volta i nostri destini per prevalere nella competizione globale appare come una scelta logica e giusta", ha concluso Stefania Craxi. ■



Il parterre al Milano Med Forum. In primo piano a sinistra, l'Onorevole Stefania Craxi

(www.milanomediterraneo.org)

Italia - Nordafrica: una partnership strategica

Siamo i primi importatori europei di energia da Libia e Algeria ma questi Paesi sono anche uno sbocco strategico per l'export italiano

Già oggi l'Unione Europea è il principale mercato di sbocco dei Paesi non aderenti affacciati sul Mediterraneo. Ma è anche il primo fornitore per un totale di oltre 135 miliardi di euro (nel 2008, prima della crisi, le esportazioni UE avevano raggiunto 156 miliardi di cui oltre un terzo verso la Turchia).

Tra i Paesi UE l'Italia si situa al primo posto per le importazioni da Libia, Tunisia, Algeria. Nel caso di Algeria, Libia (e anche Egitto) c'è una spiegazione storica. La voce preponderante è rappresentata da idrocarburi (gas e petrolio). E l'Italia, a partire dagli anni '50, con il gruppo Eni, ha svolto un ruolo pionieristico nell'impostare un nuovo

modello di scambio tra produttori e consumatori di petrolio di queste risorse. Non solo, ma è stata apripista (a livello mondiale) nella costruzione delle prime grandi condotte sottomarine per l'importazione del gas naturale da questi Paesi. Una svolta storica, anche sotto il profilo tecnologico, fu la posa del primo gasdotto Transmed, alla fine degli anni '70, per portare il gas algerino in Sicilia passando dalla Tunisia, attraverso il canale di Sicilia a profondità superiori a 600 metri.

Ma i Paesi del Mediterraneo contigui alla UE sono anche un importantissimo mercato di sbocco per l'export italiano. A livello comunitario le esportazioni italiane verso questi Stati si collocano al terzo posto dietro alla Germania e alla Francia (che mantiene un rapporto privilegiato con le ex colonie dell'Algeria e del Marocco). Si collocano però su livelli particolarmente elevati verso Libia (38% del totale UE), Tunisia (29%), Egitto (20%), Giordania (25%), Siria (23%), Albania (42%) e Croazia (21%). ■

Accordi commerciali

La Regione Euromediterranea non si è ancora tradotta in una vera zona di libero scambio. L'Unione Europea è attualmente legata da accordi specifici con i singoli Paesi che godono, nella maggior parte dei casi, di un libero accesso ai mercati Europei per numerosi prodotti industriali e di un trattamento preferenziale per molte esportazioni agricole e di prodotti dell'alle-

vamento e della pesca. Va rilevato inoltre che Algeria, Egitto, Giordania, Libano, Libia, Marocco, Siria, Tunisia e Territori Palestinesi partecipano anche al Greater Arab Free Trade Agreement (**GAFTA**), che si propone di creare un vero e proprio mercato comune tra i Paesi arabi. Sono inclusi nell'accordo anche Bahrain, Iraq, Kuwait, Qatar, Oman, Arabia Saudita, Sudan, Emirati Arabi e Yemen.



Le nuove autostrade attraversano il mare

Il Piano Trasporti Euromediterraneo punta sulla concentrazione e la crescita dei collegamenti marittimi in un numero selezionato di porti dove si indirizzeranno i maggiori investimenti e sul completamento dei grandi corridoi stradali e ferroviari che uniscono la UE agli altri Paesi dell'area mediterranea

Un ruolo determinante nello scenario di crescita del Mediterraneo è svolto dalle infrastrutture di trasporto. Nell'ultimo decennio gli investimenti dei Paesi dell'area esterni alla UE si sono concentrati soprattutto sul settore stradale (+70%) e negli aeroporti (+ 30%). È da rilevare però che oggi la maggior parte del commercio estero dei Paesi del Mediterraneo avviene via mare.

In particolare avviene per via marittima il 74% dell'interscambio tra questi Paesi e l'Unione Europea. Di qui la decisione della **Commissione Europea**, che ormai risale al 2001, di dare un elevato grado di priorità alla realizzazione delle cosiddette "**Autostrade del Mare**" che sono diventate uno dei pilastri fondamentali del Piano Regionale dei Trasporti Euromediterraneo 2007-2013, un documento che indica le linee guida della politica UE in questo settore. Le autostrade del Mare, dette anche strade mediterranee, sono un servizio di trasporto marittimo alternativo alla viabilità ordinaria su strada delle merci, che prevede linee di cabotaggio di più imprese per svolgere collegamenti tra gli Stati europei che si affacciano sul mar Mediterraneo.

L'obiettivo di concentrare i prossimi investimenti e i flussi di merci su alcune direttrici privilegiate che dovranno essere caratterizzate da collegamenti redditizi sotto il profilo economico, sufficientemente regolari e frequenti con porti collegati in modo ottimale con l'entroterra. Questi dovranno avere caratteristiche tali da garantire un adeguato scambio intermodale»

Inframed: un nuovo volano finanziario per le grandi opere

Uno strumento destinato a giocare un ruolo crescente nella crescita delle infrastrutture del Mediterraneo è il fondo **Inframed**, nato dalla collaborazione tra la **Cassa depositi e prestiti italiana** (CDP), la **Caisse des Dépôts** francese (CDC), la **BEI**, la **Caisse de Dépôts et de Gestion del Marocco** (CDG) e l'egiziana **EFG-Hermes**. Il Fondo è dedicato agli investimenti di lungo periodo in infrastrutture nel-

le aree urbane, nei trasporti, e nell'energia. I Paesi destinatari degli interventi del Fondo sono: Algeria, Egitto, Israele, Giordania, Libano, Libia, Mauritania, Marocco, Palestina, Siria, Tunisia e Turchia. L'obiettivo è di raggiungere entro il 2011 la dimensione prevista, di 1,2 miliardi di euro di equity e di 2-3 miliardi di debt facilities collaterali.



con mezzi su ruota, rotaia o attraverso trasbordo fluviale o marittimo per la consegna verso le destinazioni finali.

L'esito positivo di questo sforzo risiede innanzitutto in una scelta adeguata dei porti di snodo principali. Ma richiede anche adeguati interventi e investimenti nell'adeguamento delle strutture, dei servizi di supporto, dei collegamenti intermodali. Va rilevato peraltro che in quasi tutti i Paesi sono in atto investimenti, spesso rilevanti, per fare fronte a questa sfida.

A sua volta, l'Unione Europea partecipa a questo sforzo attraverso programmi specifici (**TEN-T, Marco Polo, Fondi strutturali** e così via) e iniziative bilaterali e multilaterali.

In concreto gli interventi previsti, che rappresentano anche un'importante opportunità per aziende fornitrici di prodotti e servizi, coprono le seguenti aree:

- costruzione, miglioramento di infrastrutture portuali integrate;
- sistemi informatici, sistemi di segnalazione, servizi di tracking e tracciabilità;
- macchinari di movimentazione;
- nuovi collegamenti regolari;
- sviluppo di navi e attrezzature con emissioni ridotte.

Le tratte marittime e le autostrade del mare però, sono solo una componente di un quadro più vasto di direttrici intermodali di trasporto a lunga distanza che includono l'utilizzo della ruota (strade) e della rotaia. Sotto questo profilo la Ue ha sviluppato una metodologia specifica che è quella di identificare, coi Paesi partner, dei corridoi transnazionali su cui concentrare gli investimenti e gli interventi di istituzioni come la **Banca Europea degli Investimenti** e il neo costituito fondo **Inframed**. È una metodologia apparentemente complessa che richiede l'organizzazione periodica di incontri e conferenze interministeriali, ma che consente di coordinare l'azione di tutti i Paesi e di tutte le parti coinvolte. In particolare, per quanto riguarda i Paesi del Mediterraneo, i principali assi di collegamento con i corridoi transeuropei sono l'asse sudorientale, attraverso i Balcani e la Turchia, estendibile sino al Caucaso Meridionale e l'asse transmagrebino di collegamento della Ue con Marocco-Algeria-Tunisia sia lungo la fascia costiera sia in direzione dei Paesi del Medioriente e dell'Africa subsahariana.

I corridoi hanno una funzione strategica in quanto agevolano l'integrazione economica e la crescita dell'interscambio tra i Paesi localizzati lungo questi percorsi. ■

Life: un supporto alle politiche di sviluppo sostenibile

Il programma finanziato dalla UE offre assistenza tecnica e finanzia azioni pilota nei Paesi Terzi dell'Area Mediterranea nei seguenti settori:

- avviamento di strutture amministrative necessarie nel campo dell'ambiente e per lo sviluppo di politiche ambientali;
- promozione dello sviluppo sostenibile.

Il programma finanzia, in genere fino al 50%, progetti presentati da amministrazioni pubbliche, organizzazioni non governative, persone fisiche o giuridiche stabilite nei Paesi eleggibili.

I progetti finanziati devono tra l'altro, rivestire un interesse comunitario contribuendo allo sviluppo,

all'attuazione e all'aggiornamento della politica e della legislazione comunitarie nel settore dell'ambiente; essere coerenti e fattibili sotto il profilo tecnico e finanziario e presentare un rapporto costi-benefici soddisfacente; essere progetti innovativi o di dimostrazione a livello comunitario attinenti ad obiettivi della politica in materia di ambiente, o ancora essere campagne di sensibilizzazione o di formazione nel campo della prevenzione degli incendi boschivi, o riguardano il monitoraggio a lungo termine e su larga base, armonizzato e completo, delle foreste e delle interazioni ambientali.

essere campagne di sensibilizzazione o di formazione nel campo della prevenzione degli incendi boschivi, o riguardano il monitoraggio a lungo termine e su larga base, armonizzato e completo, delle foreste e delle interazioni ambientali.

<http://ec.europa.eu/environment/life/>



Cantieri aperti sulle due sponde

Di seguito sono indicati, a titolo puramente indicativo, alcuni interventi di particolare rilievo nelle infrastrutture di trasporto avviati o progettati dai Paesi del Mediterraneo non ancora aderenti all'Unione Europea

ALBANIA

La **Banca Europea per la Ricostruzione e lo Sviluppo (BERS)**, la **Banca Europea per gli investimenti** e il **Ministero per i Trasporti albanese** hanno investito negli ultimi anni fondi per potenziare il porto di Durazzo, nodo logistico del Corridoio VIII che connette i porti italiani di Bari e Brindisi con l'Albania, la Macedonia, la Bulgaria fino ai porti di Varna e Burgas sul Mar Nero. Ora è in atto un potenziamento del terminal per permettere l'attracco di navi con lunghezze e profondità superiori (fino a 200 metri).

ALGERIA

Tra gli interventi più significativi il **miglioramento del Porto di Algeri**. La costruzione di nuovi terminal o l'espansione di quelli esistenti negli aeroporti di Algeri, Costantine, Annata, Guardala, Tamarrasset, e il completamento dei corridoi autostradali Maghreb Ovest (1.300 km) e Autoroute Est Ouest (1.216 km).

BOSNIA ERZEGOVINA

È previsto un investimento di oltre 480 milioni per **finanziare alcuni tratti del Corridoio V** che attraversa la Bosnia Erzegovina connettendo il Paese con Croazia e Ungheria. Lo stanziamento copre in particolare le sezioni di corridoio tra Drivusa e Kakanj (15,2km), tra Vlakovo e Tarcin (18,9 km), 21,4 km tra Pocitelj e il confine Sud della Croazia e 10,9 km tra Odzak e il confine Nord della Croazia.

CROAZIA

Il Piano di potenziamento della **rete Ferroviaria Nazionale (NPZI)** prevede la ristrutturazione di infrastrutture esistenti e la costruzione di nuove reti per oltre 2.700Km. Tra i progetti prioritari, una linea Botovo-Zagabria- Karlovac, il nuovo tracciato Karlovac-Rijeka e l'ammodernamento delle linee sul Corridoio X.

EGITTO

Tra gli interventi più significativi nel settore portuale l'**estensione del Porto Said Orientale** e diversi miglioramenti nel Porto di Alessandria. Nel trasporto aereo saranno costruiti nuovi terminali passeggeri presso gli aeroporti del Cairo, Sharm El Sheik, Luxor. In campo stradale, oltre a numerosi miglioramenti della rete esistente, da segnalare la proposta di una nuova superstrada Cairo-Alessandria a nord dell'attuale strada nel deserto e di un tunnel stradale sotto il canale di Suez (Sud del Porto di Said). I miglioramenti nel sistema ferroviario prevedono numerosi interventi nel campo della segnalazione e la costruzione di un collegamento ferroviario tra El Arish e Rafah.

GIORDANIA

La Giordania è impegnata, tra gli altri progetti, in un'**estensione del terminale container del Porto di Aqaba**, nella conversione a scartamento normale dei collegamenti ferroviari tra Amman e la rete siriana e tra Amman ed Aqaba, nonché nella costruzione di un anello autostradale a Ovest della Capitale.

ISRAELE

Nei prossimi anni **le ferrovie israeliane beneficeranno di ingenti investimenti**, con l'attivazione di nuove linee ferroviarie di collegamento con il confine giordano e con l'elettrificazione dell'intera rete ferroviaria esistente, che attualmente funziona con locomotori diesel. L'eventuale raggiungimento di un accordo di pace tra Israele e i Paesi vicini potrebbe consentire la realizzazione di un corridoio centrale di collegamento tra Siria, Libano, Giordania e Israele. ➤

Leggi gli aggiornamenti su
www.notiziariofarnesina.ilsole24ore.com

LIBANO

Tra i progetti più significativi quelli di un **asse stradale da Tripoli al confine siriano** e del tratto di autostrada Pan Arab da Beirut a Bekka Valley. Necessario anche un miglioramento dei tre principali assi ferroviari del Paese che oggi funzionano solo parzialmente.

MAROCCO

In campo portuale un intervento strategico è l'**avvio della seconda fase di sviluppo del polo logistico e della Free Zone di Tangeri**, destinato a servire come punto di approdo e interscambio per i traffici del Mediterraneo occidentale, ma anche dell'Africa nordoccidentale. In campo ferroviario è allo studio una connessione del sistema ferroviario con le reti Trans-Europee grazie alla creazione di un tunnel che passa sotto lo Stretto di Gibilterra.

MONTENEGRO

Il **piano ferroviario prevede** la ricostruzione della linea Bar-Boljare (tempo previsto: 4 anni, investimento: 33.000.000 euro), della Podgorica-Niksic (tempo previsto: 42 mesi, investimento: 57.000.000 euro). Altri interventi significativi riguardano il recupero e il potenziamento delle infrastrutture nel porto di Bar (tempo previsto: 8 anni, investimento: 34.700.000 euro) e la costruzione della rete autostradale Podgorica-Matesevo (tempo previsto: 5 anni, budget: 235.000.000 euro).

SIRIA

Uno dei progetti strategici attualmente in corso prevede la **riapertura della vecchia ferrovia tra Damasco e Beirut**. Inoltre, è in atto un progetto per la creazione di una ferrovia internazionale che

collegi Tripoli (Libano) e Al Akkari (Siria). Dovrebbero essere ammodernati anche i collegamenti tra il porto di Latakia, Aleppo e il confine turco, tra Damasco e il confine giordano. In progetti anche un'autostrada dal porto di Tortous al confine iracheno.

TERRITORI PALESTINESI

Tra i possibili interventi nei Territori palestinesi vi sono la **ricostruzione del Porto di Gaza**, il progetto di collegamento ferroviario con la Giordania, e il miglioramento dei diversi corridoi stradali esistenti.

TUNISIA

Il Paese ha allo studio la **costruzione di un nuovo porto in acque profonde** e ha avviato un programma di modernizzazione della rete ferroviaria con particolare riguardo ai collegamenti Sousse-Sfax-Gabes, che sarebbero estesi fino al confine con la Libia. Nel trasporto aereo è prevista l'estensione del terminal passeggeri di Tunisi e la costruzione di un nuovo aeroporto Centro Est. In campo autostradale sono previsti, tra l'altro, interventi di completamento della rete autostradale tra Gabes e il confine libico e tra Beja e il confine Algerino.

TURCHIA

La Turchia ha avviato un **importante programma di privatizzazione dei porti e delle autostrade**. È anche impegnata nella costruzione di una rete ferroviaria ad alta velocità (Ankara-Istanbul, Ankara-Kayseri) e di un collegamento ferroviario sotto il Bosforo. Il Paese punta a svolgere un ruolo strategico nello sviluppo dei corridoi ferroviari tra Asia ed Europa. ■



La stazione ferroviaria di Marrakech

Dal sole e dal deserto il petrolio del futuro

La produzione di gas e petrolio del Nordafrica è insufficiente a coprire il fabbisogno della Regione Mediterranea.

Ma un'opportunità strategica è costituita dall'utilizzo delle aree desertiche per produrre grandi quantitativi di energia fotovoltaica ed eolica

Oggi l'insieme dei Paesi del Mediterraneo, è importatore netto di energia dal resto del mondo per una quota complessiva pari a oltre il 42% del proprio fabbisogno. Ma la situazione non è omogenea. Tre Paesi infatti, e cioè Algeria, Libia e (in misura minore) Egitto, sono in realtà importanti produttori ed esportatori di idrocarburi. Le loro ecce-

denze però non sono sufficienti a bilanciare il deficit complessivo degli altri Stati i quali, ad eccezione della Siria, sono tutti in maggiore o minore misura importatori netti di gas, petrolio e anche di carbone.

I consumi totali ammontano a circa un miliardo di tonnellate equivalenti in petrolio all'anno e il 70% è concentrato nei Paesi della sponda nord che hanno un consumo di energia pro capite tre volte superiore a quello della sponda sud. Nei prossimi 20 anni i consumi sono destinati a crescere ulteriormente per almeno due motivi.

Il primo è rappresentato dagli andamenti demografici. Attualmente i Paesi della sponda nord del Mediterraneo hanno una popolazione di 215 milioni di persone e quelli della sponda sud di 270 milioni. Nei prossimi 20 anni il numero complessivo, sulle due sponde, crescerà di 100 milioni di persone di cui 70 milioni in Marocco, Algeria, Egitto e Turchia, e 20 negli altri Paesi della sponda sud. ►►

L'energia in cifre - Consumi

Attualmente i consumi di energia dei Paesi affacciati sul Mediterraneo ammontano a circa un miliardo di tonnellate di petrolio (toe). Entro il 2030, nel caso dello scenario meno favorevole, dovrebbero crescere di altri 430 milioni di tonnellate. In quello più favorevole, caratterizzato dall'adozione di adeguate misure di risparmio energetico, di 100 milioni di tonnellate. La quota dei Paesi della sponda sud sui consumi totali dovrebbe in entrambi i casi crescere al 45 per cento. Attualmente il

fabbisogno è coperto al 41% dal petrolio e derivati, seguito dal gas naturale (27%), nucleare (13%), carbone (12%) e fonti rinnovabili, prevalentemente idroelettriche (7%). L'evoluzione prevista vede una crescita al 32% della quota del gas naturale e due scenari possibili per le fonti rinnovabili grazie soprattutto alla filiera solare ed eolica. Nel caso più sfavorevole la quota salirebbe al 12% nel 2030. In quello più favorevole le energie rinnovabili potrebbero coprire il 15% del fabbisogno già nel 2020 e arrivare al 21% nel 2030.



Il secondo fattore che inciderà sui consumi è rappresentato dal tasso di crescita economico che dovrebbe portare i Paesi mediterranei non aderenti all'Unione Europea a ridurre le distanze dalla UE in termini di reddito e quindi anche di utilizzo dell'energia.

In questo contesto si fanno diverse ipotesi di sviluppo che sono state riassunte in una recente pubblicazione dell'**Osservatorio Mediterraneo dell'Energia** (www.ome.org/index.php) come scenario base e scenario alternativo.

La differenza è rappresentata dalla minore o maggiore capacità e volontà della Comunità dei Paesi del Mediterraneo nel sostituire una parte consistente delle fonti tradizionali con energie rinnovabili. In particolare con la filiera solare ed eolica e anche di accrescere il livello di efficienza energetica. Gli esperti dell'Osservatorio ritengono infatti possibile (scenario alternativo) una riduzione dell'intensità energetica del PIL pari al 34% nei Paesi della sponda nord e del 13% in quelli della sponda sud. Si tratta di lavorare e investire su più livelli: dall'eliminazione delle perdite di rete nelle linee elettriche, all'introduzione di apparecchiature domestiche e di illuminazione a basso consumo, all'imposizione di standard edilizi a bassa dispersione termica. Grazie all'insieme di queste misure (scenario alternativo) sarebbe possibile ridurre la dipendenza energetica complessiva dell'intera Regione Mediterranea da fonti esterne dall'attuale 42% al 18 per cento.

Un contributo determinante allo sviluppo delle fonti rinnovabili dovrebbe provenire dal **Piano Solare del Mediterraneo**, che prevede già per il 2020 l'installazione di 20mila Megawatt di potenza nella sponda sud, con impianti localizzati in aree prevalentemente desertiche caratterizzate da un irraggiamento ottimale. Gli investimenti previsti ammontano a circa 60 miliardi di euro. Il percorso per raggiungere questo traguardo prevede una fase preliminare, già avviata, di identificazione delle iniziative prioritarie e di messa a punto delle normative e degli incentivi lungo l'intera fascia di Paesi che va dal Marocco fino alla Siria. Già oggi sono stati identificati e presentati 150 progetti e una settantina di questi è stata selezionata per una valutazione finale. Non solo, ma Paesi come Marocco e Tunisia, che dispongono di risorse molto limitate di idrocarburi e combustibili fossili, hanno anche tracciato piani pluriennali con investimenti previsti pari a 9 miliardi di dollari nel primo caso e a quasi 2,5 miliardi nel secondo, basati in gran parte sull'energia solare. Le risorse dovrebbero provenire sia dalle casse statali che da partner privati. Va rilevato che sotto il profilo economico sono interventi comunque vantaggiosi in quanto puntano a sostituire l'importazione di gas e petrolio (con relativo esborso in valuta estera) con lo sviluppo di fonti nazionali. Piani analoghi sono stati messi a punto anche dall'Egitto e dalla Giordania. A sostegno dei pro- ➤

L'energia in cifre - Produzione

Attualmente la produzione di petrolio e condensati nel Mediterraneo ammonta a 5,2 milioni di barili al giorno di cui l'87% concentrata su tre Paesi: Algeria (38%), Libia ed Egitto. Entro il 2030 è previsto che salga a 6 milioni di barili al giorno e 350 miliardi di m3 all'anno con un declino del contributo algerino e un aumento di quello libico. La produzione di gas naturale am-

monta a 180 miliardi di m3 anno ed è destinata a salire a 350 miliardi di m3 nel 2030 con un raddoppio dell'attuale produzione algerina (il maggiore produttore) ed egiziana e una crescita del 300% di quella libica. Per quella data il 98% del gas prodotto nel Mediterraneo verrà da questi tre Paesi che comunque non saranno in grado di soddisfare l'intero fabbisogno di gas e petrolio della Regione.



getti collegati al **Piano Solare Mediterraneo**, sia la **Banca Mondiale** che gli **istituti di credito allo sviluppo** della Francia e della Germania (**AFD** e **KfW**) hanno messo a punto una 'facility' di finanziamento congiunto di 5 miliardi di euro. Al Cairo è stato anche aperto un **Centro Regionale per le Energie Alternative e l'Efficienza Energetica** (RCREEE) e un altro analogo (**ME-DREC**) è operante a Tunisi. La sfida, al di là degli aspetti normativi e finanziari, comporta anche componenti tecnologiche, di localizzazione geografica e di integrazione nelle reti esistenti. Il principale punto di riferimento per affrontare questi temi è la **Desertec Initiative**, un gruppo di coordinamento supportato da una Fondazione, promosso principalmente da grandi operatori privati. Vi partecipano aziende elettriche, banche, società di assicurazione e produttori di impiantistica come **Deutsche Bank**, **E.ON**, **Siemens**, l'algerina **Cevital**, l'**Enel** italiana ed altre ancora. L'obiettivo è di mettere assieme le forze per riuscire a utilizzare le grandi estensioni desertiche del Nordafrica per la produzione su larghissima scala di energia solare (e anche eolica) destinate in parte ad alimentare il crescente fabbisogno dei Paesi della sponda sud e in parte ad essere esportate verso i Paesi

della sponda nord (Italia, Spagna, Francia) con la posa di cavi di interconnessione elettrica sottomarini che potrebbero arrivare a coprire fino al 15% del rispettivo fabbisogno.

Allo stato attuale sono stati individuati quattro tracciati: dalla Tunisia e dalla Libia alla Sicilia e dall'Algeria alla Spagna e alla Sicilia. In particolare la costruzione della prima linea dalla Tunisia alla Sicilia è già entrata in fase esecutiva con la costituzione del consorzio **Elmed** che prevede un collegamento da 1.000 megawatt. In parallelo è stato costituito anche un consorzio di imprese (**Transgreen**) guidato dalla Francia, che si propone di definire entro il 2012 ulteriori progetti di attraversamento del Mediterraneo con cavi elettrici sottomarini ad altissima tensione.

Gli aderenti al programma Desertec e alle iniziative collegate si propongono di identificare le soluzioni ottimali attraverso programmi pilota, scambi di informazioni, iniziative congiunte. Si tratta di definire la tipologia, localizzazione e dimensione degli impianti, i sistemi e le modalità di interconnessione e di interscambio commerciale tra le reti dei diversi Paesi, il bilanciamento delle fonti per fare fronte al fabbisogno delle reti stesse, i piani finanziari, le normative incentivanti, quelle re- ➤

L'energia in cifre - Sistema elettrico

Oggi il 40% del fabbisogno di energia dei Paesi del Mediterraneo è coperto dalla produzione elettrica e tale quota è destinata a crescere. La potenza attualmente installata nei Paesi della **sponda Nord** ammonta a **346mila Megawatt** e nella **sponda Sud** a **113mila Megawatt**. Entro il 2030, in mancanza di un intervento massiccio di riduzione dei consumi (soprattutto nei Paesi della sponda nord) è prevista un'espansione di ulteriori 316mila Megawatt equamente suddivisa tra le due aree.



L'Osservatorio energetico del Mediterraneo propone però anche uno scenario alternativo, caratterizzato da un maggiore utilizzo delle fonti rinnovabili (attualmente 130 mila Megawatt in grande prevalenza idroelettrici) con l'aggiunta di 340mila megawatt fino a coprire il 40% del fabbisogno dell'intera area mediterranea (per un totale di 470mila Megawatt). Il costo unitario di costruzione delle centrali solari ed eoliche è però molto più elevato che per le fonti tradizionali e quindi gli investimenti richiesti più consistenti.

lative alla sicurezza e altro. Particolarmente importante è l'obiettivo di interconnessione delle reti dei diversi Paesi, in quanto consentirebbe di creare un mercato regionale dell'energia. Sotto questo profilo i Paesi della sponda Nord del Mediterraneo che hanno adottato un protocollo comune (ENTSO-E/SCR: European Network of Transmission System Operators for Electricity/Synchronous Continental Region) si trovano in una situazione migliore in quanto sono in grado di scambiare tra loro una quo-

ta pari al 13% dei rispettivi consumi elettrici per un totale di 335 miliardi di chilowattora anno. Nella sponda sud, dove l'interconnessione è ancora fortemente limitata da colli di bottiglia infrastrutturali (linee di collegamento) e da ostacoli tecnici (standard diversi tra i rispettivi sistemi) è confinata quasi esclusivamente a risolvere situazioni di emergenza. L'interscambio non supera i 7 miliardi di chilowattora annui, mentre avrebbe grandi opportunità economiche di crescita. ■

Femip

Facility for Euro-Mediterranean Investment and Partnership è lo strumento operativo della **Banca Europea per gli Investimenti** che opera nella Regione Mediterranea. I principali beneficiari del FEMIP sono imprese, banche ed organismi del settore pubblico e privato che effettuano investimenti nei Paesi MEDA. Le forme di finanziamento sono pre-



stiti a lungo termine per progetti di ampia portata (importi superiori a 25 milioni di euro), linee di credito al settore finanziario e bancario locale destinate alle piccole e medie imprese, finanziamenti su capitali di rischio per la costituzione di joint-venture, di fondi di investimento o di fondi a partecipazione locale, fondi per assistenza tecnica a sostegno dei processi di riforma e di privatizzazione.

**Per iscriverti a questa newsletter
compila il modulo all'indirizzo
[www.esteri.it/MAE/IT/Ministero/Servizi/Imprese/
DiplomaziaEconomica/Newsletter/](http://www.esteri.it/MAE/IT/Ministero/Servizi/Imprese/DiplomaziaEconomica/Newsletter/)**