

## I nostri partner europei

### *Intervista a Christian Much, Console Generale di Germania a Napoli*

a cura di SRM - Studi e Ricerche per il Mezzogiorno

Con questo numero il Dossier Unione Europea inaugura uno spazio dedicato ai nostri partner europei, incontrando in particolare i rappresentanti istituzionali dei paesi membri per una discussione ad ampio spettro sulle relazioni economiche con l'Italia, l'Europa nel suo complesso, e l'area del Mediterraneo. Nella prima intervista abbiamo chiesto a *Christian Much, Console Generale di Germania a Napoli* un approfondimento su questi temi e sull'importanza strategica dei settori chiave dell'economia tedesca.

#### ***Qual è la ricetta tedesca per un vero rilancio del processo di integrazione Europea?***

Le cause della crisi in Europa non sono da attribuire solo alle politiche economico-fiscali dei singoli stati membri ma anche alla mancanza, da parte dell'UE, di strumenti istituzionali necessari per superare la crisi in modo veloce e coordinato. Perciò, vediamo la crisi anche come un ammonimento e un'opportunità per rafforzare l'integrazione europea, ora anche in campo fiscale. Il trattato intergovernativo sul Fiscal Compact e i Fondi salva-stati ne sono gli esempi più eclatanti. Tuttavia, l'Europa non deve sviluppare solo una maggiore integrazione in campo fiscale ma deve anche avere più presa sul territorio (ossia avere una maggiore legittimazione democratica). A tal proposito, il ministro degli affari esteri Guido Westerwelle ha già avviato un brainstorming a livello ministeriale.

#### ***Un momento importante per l'Europa è avvenuto il 30 gennaio proprio con la firma del nuovo trattato sui Bilanci Pubblici "Fiscal Compact"; cosa si attende la Germania al riguardo?***

Il "Fiscal Compact" istituisce il principio della limitazione del deficit strutturale che costituirà parte integrante delle Costituzioni nazionali dei singoli stati: questa è la terapia contro una delle principali cause della crisi. La trasposizione nella legge nazionale della clausola contenente le limitazioni al debito pubblico sarà verificata dalla Commissione Europea e dalla Corte Europea di Giustizia. Infatti, se la Commissione giunge alla conclusione che uno stato membro sta attuando in modo sbagliato queste



Christian Much

limitazioni, gli altri stati membri sottoscrittenti l'accordo possono fare ricorso alla Corte al fine di garantire l'osservanza delle regole. E la mancata osservanza di quanto stabilito da un'eventuale sentenza della Corte può essere punita con una sanzione monetaria, da pagare al Meccanismo Europeo di Stabilità. I nuovi limiti posti al debito pubblico, supportati da un efficiente meccanismo di sanzioni, conferiscono agli sforzi di riforma e di consolidamento una maggiore credibilità.

***A Suo avviso come stanno evolvendo le relazioni economiche in termini di commercio estero tra Italia e Germania alla luce del difficile momento crisi che sta coinvolgendo l'Europa?***

Il 16,1% delle importazioni italiane provengono dalla Germania e il 13% delle esportazioni italiane sono destinate alla Germania. I dati mostrano che la Germania resta il più importante partner commerciale dell'Italia. La rete tra le aziende di entrambi i paesi è molto fitta soprattutto tra le regioni del Nord-Italia e quelle del Sud della Germania (Baviera e Baden-Württemberg). Ma anche il commercio tedesco con le regioni del Mezzogiorno ha delle prospettive. Non per niente nell'ottobre del 2011 la Camera di Commercio Italo-Germanica, con sede a Milano, ha aperto un punto di contatto a Bari, il primo che sia più a sud di Roma.

Inoltre, ho molta fiducia anche nel miglioramento del quadro generale degli scambi italo-tedeschi. In poco tempo, infatti, il Governo Monti ci ha dato prova della sua capacità di agire: il suo "pacchetto risparmio" ci fa sembrare il pareggio di bilancio nel 2013 un obiettivo assolutamente realistico e con il "pacchetto liberalizzazioni" il Governo sta dando nuovi impulsi alla crescita.

Ciò che impedisce un maggior dinamismo dei rapporti commerciali italo-tedeschi sono la burocrazia (talvolta lenta e tortuosa), la mancanza di infrastrutture, problemi tributari, e la scarsa capacità innovativa di piccoli e medi imprenditori. Anche il timore delle mafie può scoraggiare gli imprenditori tedeschi. Però, desidero aggiungere che numerose aziende italiane riescono coraggiosamente ad affermarsi con successo nonostante la presenza di attività criminali sul territorio.

***La Germania, al netto dei prodotti energetici, è il primo partner commerciale, dell'area Mediterranea; possiamo conoscere le strategie d'internazionalizzazione del Suo Paese verso quest'area?***

Ha ragione, il valore del commercio estero tedesco con i paesi del Mediterraneo, al netto dei prodotti energetici, ammonta a circa 50 miliardi di euro e supera il valore del commercio estero italiano e francese con i medesimi paesi. Tuttavia, il commercio tedesco con il mediterraneo rappresenta solo il 3% del totale del nostro commercio estero; per l'Italia è il doppio (6%). Con alcuni stati del mediterraneo, come la Turchia e Israele abbiamo stabilito rapporti commerciali veramente significativi, che si sviluppano secondo regole proprie. Di maggior interesse sono al momento gli stati che sono accomunati – ciascuno a modo suo – dall'epocale movimento riformista delle Primavere Arabe. La strategia di internazionalizzazione verso questi paesi non si può astenere dal cercare di dar loro una stabilità interna. Insieme ai nostri partner europei, ma anche con progetti bilaterali, abbiamo stabilito con alcuni di questi stati dei "partenariati per il cambiamento" secondo il principio che il nostro sostegno è tanto più marcato quanto più sono incisive le trasformazioni. Alcune finalità del partenariato sono: il sostegno per l'esercizio di una buona governance, la stabilizzazione sociale ed economica mediante un sistema di incentivi alla formazione e all'occupazione, e la cooperazione nel campo dell'economia e dell'istruzione.

***Su un tema importante come il futuro delle energie rinnovabili vorremmo sapere qual è la strategia che il Suo Paese sta perseguendo su questo comparto?***

A giugno 2011, il Governo Federale ha deciso che per la fine del 2022 porrà fine alla produzione di energia nucleare in Germania. Un approvvigionamento energetico sostenibile, duraturo e sicuro può essere raggiunto solo con lo sviluppo e con un maggior ricorso alle energie rinnovabili. Il Governo Federale ha inoltre previsto che nel 2020 la percentuale di energia rinnovabile nel consumo finale di energia raggiungerà il 18%. Considerando la cosa in prospettiva, le energie rinnovabili dovranno diventare la maggiore fonte di approvvigionamento energetico del paese. Nel piano energetico del 28 settembre 2010 il Governo Federale ha fissato come l'obiettivo che, entro il 2050, la copertura del consumo energetico ad opera delle rinnovabili dovrà raggiungere il 60%. Il Governo Federale si sta già occupando, infatti, della promozione delle energie rinnovabili sia in Germania che all'estero. Fanno parte del mix energetico del futuro l'energia eolica, solare, idroelettrica, geotermica, e il biogas. A lungo termine queste energie copriranno il nostro intero fabbisogno

energetico. L'Italia, in particolare il Sud, è un rilevante produttore di energie rinnovabili ed è anche l'anello di congiunzione tra l'Europa e il Nord Africa, che in futuro saranno collegate tra loro da una comune super-rete energetica.

***Un altro settore importante per l'economia tedesca è quello della Logistica, in particolare collegata a portualità e trasporti marittimi. Un settore nel quale l'Italia ha molto da imparare e su cui occorre investire fortemente. Qual è la direzione che la Germania intende promuovere per rafforzare e sostenere il settore?***

In Europa si prevede, entro il 2015, un incremento dei trasporti fino al 60%. Lunghe tratte della rete stradale trans-europea sono ormai congestionate dal traffico, cosa che rende il trasporto ferroviario e marittimo di primaria importanza. Soprattutto per le distanze a lungo raggio si devono sviluppare delle alternative che facciano concorrenza al trasporto stradale. Per raggiungere l'obiettivo, si deve creare una sinergia tra la logistica del trasporto ferroviario, della navigazione fluviale interna e della navigazione esterna a corto raggio e l'efficienza dei medesimi servizi.

La Germania si sta impegnando, con la sua politica dei trasporti, a contribuire alla realizzazione degli obiettivi europei nei settori del trasporto marittimo e ferroviario. Questo vale innanzitutto per la costruzione delle reti di trasporto trans-europee. Pensiamo che si devono stabilire delle priorità per quanto riguarda la creazione e la manutenzione delle infrastrutture di trasporto. In tal senso, sarebbe prioritario diminuire le costruzioni ex-novo, realizzare tratte stradali che congiungano strade già esistenti, eliminare i colli di bottiglia, e investire maggiormente nella manutenzione delle infrastrutture. Noi siamo anche forti sostenitori delle iniziative europee nell'ambito delle cosiddette "Motorways of the Sea" o autostrade del mare, ossia dei collegamenti marittimi ad alta frequenza e ad alta affluenza, facenti parte delle catene intermodali dei trasporti, proprio come le comuni autostrade che tutti conosciamo. Insieme agli stati del Mare del Nord e del Mar Baltico aiutiamo la Commissione Europea ad individuare progetti ammissibili per la creazione di autostrade marittime nel Mare del Nord e nel Mar Baltico. Naturalmente saremmo molto contenti se si realizzasse qualcosa di simile anche in altre regioni europee.