



Sapienza Università di Roma
Dipartimento di Scienze Sociali ed Economiche

Lezioni di Politica Economica Europea

Anno Accademico 2019-2020

Prof. Umberto Triulzi



Sapienza Università di Roma
Dipartimento di Scienze Sociali ed Economiche

Il mercato interno europeo



Il mercato interno europeo

1. Introduzione
2. Il Programma del mercato unico
3. Gli strumenti per il completamento del mercato interno europeo
4. Il recepimento delle direttive comunitarie
5. Le nuove sfide
6. Il mercato interno come strumento di crescita economica

1. INTRODUZIONE

Passi decisi in direzione della realizzazione del mercato interno europeo sono stati compiuti solo a partire dalla metà degli anni '80.

Gli ostacoli maggiori agli scambi erano rappresentati dal ricorso, avvenuto soprattutto a seguito della crisi degli anni '70, a norme tecniche nazionali, ostacoli amministrativi alle dogane, disparità in materia fiscale ecc, che impedivano, di fatto, il passaggio ad uno stadio d'integrazione più avanzato, la creazione di un mercato unico.

Il Rapporto Cecchini (1988) analizzò i costi economici per la Comunità europea derivanti dalla mancata attuazione del Mercato unico (i costi della non Europa) .

Al Consiglio europeo del giugno 1985, la Commissione presentò un documento, noto come "Libro Bianco sul completamento della comunità", contenente circa 300 proposte per dare piena attuazione al mercato interno.

2. Il Programma del mercato unico

Le proposte della CE prevedevano:

- eliminazione dei controlli doganali e fiscali
- eliminazione delle barriere tecniche agli scambi
- liberalizzazione degli appalti pubblici
- liberalizzazione dei movimenti di capitale
- apertura dei mercati dei servizi
- abolizione delle barriere fiscali

L'approvazione dell'Atto Unico (1986) ha comportato l'avvio di una intensa attività legislativa (300 direttive approvate a magg. qualificata) che ha portato ad una forte accelerazione del processo di integrazione consentendo di realizzare nei tempi previsti (dicembre 1992) il mercato interno (ad eccezione del settore della fiscalità).

Numerose sono state le difficoltà connesse all'applicazione corretta della normativa comunitaria e alla vigilanza da parte della CE perché l'applicazione avvenga nel rispetto delle direttive comunitarie.

2. Il Programma del mercato unico

La Commissione Europea, qualora lo ritenga necessario, può avviare procedimenti di infrazione ed eventualmente applicare le sanzioni previste nei confronti di ogni Stato membro inadempiente.

Tuttavia, l'attività di controllo è estremamente impegnativa a causa dell'entità del volume della legislazione in oggetto, e in secondo luogo perché le direttive lasciano un certo margine di discrezionalità per quanto riguarda la forma che può assumere il provvedimento all'interno di ogni Stato membro.

I Piani d'azione elaborati periodicamente dalla Commissione, i cui risultati sono annualmente pubblicati nei «Quadri di valutazione del mercato unico», hanno contribuito notevolmente al perfezionamento delle procedure al fine di renderle più spedite, ed al varo di numerose direttive sulla rimozione delle barriere agli scambi e sulla liberalizzazione di importanti mercati, in primo luogo nei settori energetico e delle telecomunicazioni.

Il Programma del mercato unico

Il processo di integrazione non si è concluso con il completamento della legislazione comunitaria (dicembre 1992) ma richiede, per lo sviluppo dei processi tecnologici, un processo di adattamento ed innovazione continua.

L'Unione europea si trova oggi di fronte a problemi sempre più complessi, compresi quelli derivanti dagli ultimi allargamenti, che impongono, specie nei settori tecnologicamente più avanzati (informatica, biotecnologie ecc.), una maggiore flessibilità nella ricerca di soluzioni tecniche ed amministrative da proporre ai paesi membri.

Il mercato unico è anche uno strumento fondamentale per realizzare le priorità definite dalla strategia Europa 2020, la strategia decennale individuata dall'UE non solo per fare uscire le economie di molti paesi membri dalla crisi che stanno vivendo, ma anche per indirizzare l'economia europea verso una crescita più intelligente, sostenibile e solidale.

3.Gli strumenti per il completamento del mercato interno europeo

Importanza del principio del mutuo riconoscimento nell'accelerare il processo di abbattimento delle barriere tecniche consentendo ai prodotti legalmente fabbricati e commercializzati in uno Stato membro di essere commercializzati in tutta la Comunità.

Introduzione nei primi anni '80 di una direttiva che obbligava gli Stati membri a notificare preventivamente alla Commissione l'adozione di nuove regole tecniche riguardanti i prodotti industriali. Tale direttiva, pur configurandosi come un valido strumento di prevenzione, non è stata tuttavia sufficiente ad impedire l'adozione a livello nazionale di nuovi ostacoli tecnici agli scambi.

Spostamento graduale delle attività di normazione e controllo dei regolamenti tecnici dai livelli nazionali al livello europeo (CEN, Comitato europeo di normalizzazione, comprende circa 320 comitati tecnici) con conseguente riduzione della produzione di norme nazionali a favore di quelle connesse ad iniziative europee o internazionali, come nel caso dell'*International Organization for Standardization* (ISO).

La conformità dei prodotti alle direttive di armonizzazione tecnica imposte dalla CE (più dell'80% della normalizzazione avviene a livello europeo o internazionale) ha contribuito non solo a creare mercati più omogenei ma anche a dare maggiore competitività ai prodotti europei nell'ambito del commercio mondiale.

3.1 Eliminazione controlli doganali e fiscali alle frontiere

L'abolizione delle barriere fisiche (controlli alle dogane, armonizzazione delle legislazioni sulle ispezioni sanitarie e veterinarie ecc.) costituisce uno dei risultati più importanti raggiunti con l'attuazione del mercato unico.

L'abolizione delle formalità doganali ha comportato una maggiore mobilità nel trasporto delle merci ed una considerevole riduzione dei costi aziendali per il personale specializzato in pratiche doganali o per i servizi forniti da società di distribuzione specializzate.

Con il venire meno delle attività di controllo (doganali e di polizia), è stato necessario:

- introdurre un nuovo sistema per il calcolo delle imposte (IVA) e per la rilevazione dei dati statistici commerciali (Intrastat)
- rafforzare i controlli per le persone provenienti da paesi terzi
- promuovere politiche comuni per la lotta contro il terrorismo e la criminalità

Eliminazione delle barriere fisiche (2)

L'accordo di Schengen del 1995 (tra 7 paesi e poi esteso ad altri 6), successivamente inserito nel Trattato di Amsterdam, prevede la completa libertà di spostarsi all'interno dei paesi firmatari. Difficoltà di applicazione se aperto a tutti i paesi dell'UE. È stato istituito un sistema informativo Schengen, (SIS) per il collegamento informatico tra polizie europee.

Sono previste sospensioni in occasione di particolari eventi.

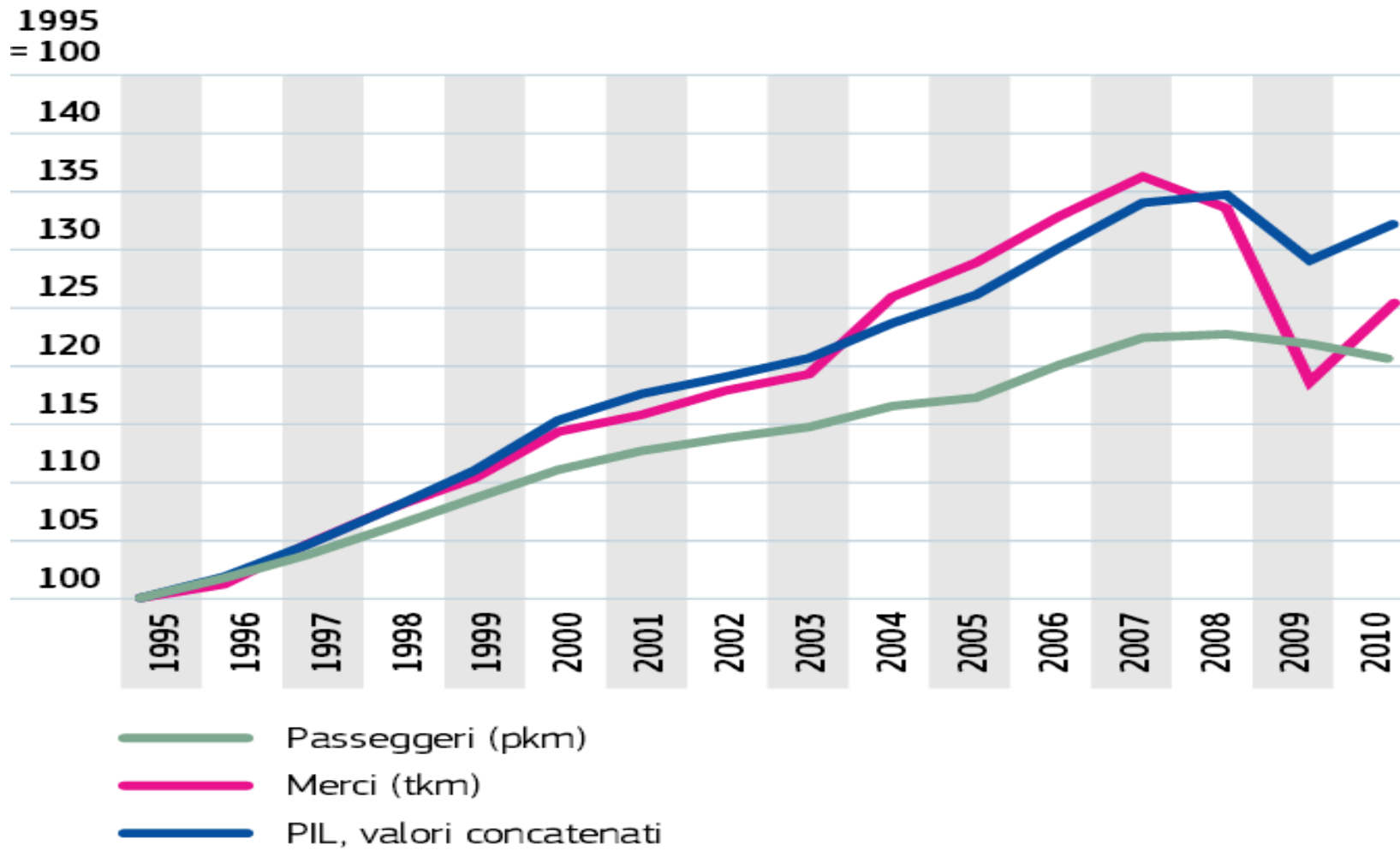
La CE ha apportato diverse modifiche al sistema (SIS II) per tener conto dei maggiori movimenti di cittadini all'interno dell'Unione.

In tema di mobilità delle persone per fini lavorativi, resta il problema del riconoscimento dei titoli di studio e delle qualifiche professionali. Solo di recente (2005) la CE ha approvato una direttiva che estende il campo di applicazione delle professioni riconosciute e dal 2013 è previsto il rilascio con procedura telematica di una tessera professionale europea.

I maggiori progressi si osservano nel settore sanitario.

Nell'UE-15, solo lo 0.2% della popolazione in età lavorativa cambia annualmente il proprio paese di residenza (negli USA il 2,7%). I mercati del lavoro dell'UE sono ancora molto segmentati.

Crescita dei trasporti nell'UE



3.2 Eliminazione delle barriere tecniche agli scambi

Anche in questo settore sono stati fatti grandi progressi per impedire il ricorso alle barriere tecniche.

Con i principi introdotti dall'Atto Unico per favorire l'armonizzazione dei mercati nazionali è stato garantito un più dinamico sviluppo al commercio intra-area che a sua volta ha contribuito ad integrare sempre più le economie europee. Questo fenomeno è particolarmente evidente a partire dalla seconda metà degli anni '90.

La gran parte delle imprese si dichiarano soddisfatte del funzionamento del mercato interno anche se progressi vanno realizzati nei settori ancora esclusi (fiscalità).

L'introduzione dell'Euro sembra aver avuto un effetto positivo sull'integrazione commerciale, in particolare per i paesi dell'Eurozona. Dal 2010 il processo rallenta a causa della crisi economica e del rallentamento della domanda interna

3.3 Liberalizzazione degli appalti pubblici

I motivi: introdurre la concorrenza nel settore degli appalti pubblici e ridurre i costi dell'inefficienza.

La legislazione comunitaria in materia ha avuto inizio nei primi anni '70 e si è sviluppata continuamente per tenere conto dell'evolversi delle esigenze di ciascun settore (lavori pubblici, forniture, servizi) e per interessare settori inizialmente rimasti esclusi (acqua, energia, trasporti e telecomunicazioni).

Il processo di liberalizzazione del settore ha prodotto miglioramenti rilevanti, in termini di efficienza, di tutto il sistema, a partire dalle imprese, costrette a diventare più competitive sia sul mercato nazionale che su quelli internazionali, sia per gli Enti appaltanti per i vantaggi dovuti alla maggiore qualità delle offerte e al risparmio di risorse pubbliche.

Liberalizzazione degli appalti pubblici

Considerando che gli appalti pubblici rappresentano il 20 % del Pil dell'UE, anche una riduzione dei costi di qualche punto percentuale, dovuta alla maggiore efficienza del mercati degli appalti pubblici, consente di risparmiare risorse ingenti.

La normativa comunitaria prevede misure specifiche per migliorare il sistema di informazione (diffusione di bandi e avvisi, formazione degli addetti responsabili, pubblicazione e diffusione elettronica delle informazioni, ecc.).

Le amministrazioni centrali o locali sono tenute a pubblicare, nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o nel suo equivalente *on line* TED (banca dati *Tenders Electronic Daily*), tutte le informazioni sui bandi di gara (sopra la soglia dei 150 mila euro) necessarie a consentire una migliore trasparenza dei criteri di aggiudicazione.

Aumento considerevole nel numero dei bandi pubblicati sul portale *TED*.

Liberalizzazione degli appalti pubblici

Si stima che ogni anno nell'Unione europea le amministrazioni aggiudicatrici pubblicano appalti di forniture e lavori per un valore di oltre 300 Miliardi di euro.

Le soglie degli importi contrattuali a partire dalle quali un bando di gara deve essere pubblicato a livello comunitario sono stabilite dalle direttive dell'Unione europea.

Il numero delle notizie pubblicate è cresciuto ad un tasso annuo vicino al 10%. Un altro importante elemento di trasparenza è la pubblicazione dei risultati finali e dei vincitori. Nonostante sia fortemente migliorate le procedure di selezione delle imprese concorrenti, rimane comunque basso (3,5%) il numero delle gare vinte da imprese estere sui mercati dell'UE.

Il numero dei processi di infrazione in atto nel settore degli appalti pubblici rimane comunque alto (9% del totale dei processi di infrazione).

3.4 Liberalizzazione dei movimenti di capitale

La libera circolazione dei capitali all'interno dell'UE è stata introdotta in ritardo rispetto alle altre libertà.

Questo obiettivo è stato infatti realizzato solo nel 1990 e da allora sono stati rimossi i controlli sui cambi e sui movimenti di capitale a breve termine.

Il mercato unico e l'euro hanno favorito a loro volta la crescita degli IDE all'interno, ma anche all'esterno, dell'area integrata.

Nel 1995 il 50% degli IDE in uscita e il 53% di quelli in entrata erano originati dall'interno dell'Unione stessa.

Dieci anni dopo, queste quote sono cresciute rispettivamente fino al 66% e il 78%.

Relativamente alla circolazione dei servizi finanziari, un settore che rappresenta circa il 6% del Pil dell'UE, la situazione non appare ancora soddisfacente.

L'Europa può vantare oggi una moneta unica ma non un mercato finanziario efficiente e pienamente integrato.

3.4 Liberalizzazione dei movimenti di capitale

La CE ha varato di recente direttive per favorire lo sviluppo di un mercato dei servizi finanziari attraverso un maggiore ricorso all'uso dei pagamenti elettronici, armonizzando le norme relative all'apertura dei conti bancari (correnti, di risparmio, titoli), riducendo i costi di trasferimento all'interno dell'Unione.

Restano limiti alla libertà di circolazione dei capitali dovuti al diverso trattamento fiscale dei redditi da capitale

Nel 2008, è stato avviato uno spazio europeo dei pagamenti in euro (SEPA) con l'obiettivo di creare un mercato armonizzato in grado di offrire un unico sistema di pagamento nell'area SEPA, senza più differenze di costo tra pagamenti nazionali e pagamenti in altri paesi europei.

Fanno parte attualmente dell'area SEPA, 34 paesi europei, i 28 paesi dell'UE più Norvegia, Islanda, Liechtenstein, Svizzera e San Marino.

A partire dal 2010, l'UE ha avviato una riforma del sistema di regolamentazione finanziaria con la costruzione di un corpo unico di norme nell'intento di ripristinare la stabilità e la fiducia dei mercati nei servizi finanziari europei e nel sistema di vigilanza delle banche.

3.5 Apertura del mercato dei servizi

Il processo di integrazione dei mercati dei servizi, almeno fino ad oggi, è risultato decisamente più lento e complicato rispetto a quello dei beni.

Gli Stati membri hanno cercato di regolamentare le attività terziarie per tutta una serie di ragioni che vanno dalla necessità di esercitare funzioni di controllo e di sorveglianza diretta alla protezione dei fornitori nazionali.

Il settore dei servizi riveste un ruolo fondamentale nell'economia dell'Unione Europea rappresentando oltre il 70% del Pil e dell'occupazione.

La strategia adottata dalla Commissione per il settore dei servizi prevede misure di avvicinamento delle legislazioni nazionali (armonizzazioni legislative), come è avvenuto per alcuni settori fondamentali per l'integrazione del mercato interno (servizi finanziari e bancari, trasporti, assicurativi, telecomunicazioni), sia l'adozione, in mancanza di armonizzazione, del principio di mutuo riconoscimento delle legislazioni nazionali.

Apertura del mercato dei servizi

Nel 2006 è stata approvata la direttiva Bolkenstein, motivata da un conflitto tra CE e PE nel come interpretare il diritto di prestazione di un servizio, che sancisce il diritto dei prestatori di fornire un servizio in uno Stato membro diverso da quello in cui hanno sede e l'obbligo per gli Stati di garantire il libero accesso ed esercizio di ogni attività di servizio all'interno del loro territorio.

La prestazione di un servizio non può, quindi, essere soggetta a misure discriminatorie o che non soddisfino i requisiti di proporzionalità e necessità.

Il Programma per il mercato interno ha rivolto prima l'attenzione verso i settori del terziario considerati tradizionali, come quello bancario, assicurativo e il settore dei trasporti. In seguito, il campo d'azione si è esteso anche a settori che all'origine non erano esplicitamente contemplati nel Libro Bianco sul completamento della CEE: i servizi di telecomunicazione, i servizi postali e l'energia.

Attualmente, l'attenzione si è spostata sulle tecnologie moderne, in particolare sui servizi di informazione *on line*.

Apertura del mercato dei servizi

Il settore bancario

Nel settore “bancario” è stata introdotta una direttiva (1989), presa poi a modello anche in altri settori del terziario, la cosiddetta “autorizzazione bancaria unica” che consente di aprire succursali e uffici negli Stati membri in base all'autorizzazione di esercizio rilasciata dal proprio paese.

Non è richiesta, quindi, alcuna autorizzazione da parte del paese ospitante, anche se le banche sono tenute a rispettare le regole locali di condotta di base, con la conseguenza che i costi di stabilimento nei Paesi membri si sono sensibilmente ridotti e si è incrementato il numero di succursali transfrontaliere.

La liberalizzazione dei servizi finanziari e la libertà di stabilimento introdotti dal mercato unico hanno, dunque, dato il via ad un forte crescita della concorrenza in mercati tradizionalmente chiusi e fortemente segmentati che ha prodotto a sua volta una forte espansione ma anche una forte concentrazione del settore bancario.

Apertura del mercato dei servizi

Il settore bancario

Molte banche europee, quelle finanziariamente più solide e con forti prospettive di crescita, hanno aperto filiali negli Stati membri, acquistato partecipazioni azionarie di gruppi bancari e avviato tra di loro importanti operazioni di integrazione e fusione (*merger and acquisition*).

Il numero e il valore delle fusioni e acquisizioni del settore in questione, è passato, infatti, da meno del 20% registrato negli anni Novanta a più del 40% del 2007 rispetto al totale delle fusioni e acquisizioni nell'UE-15.

La presenza di grandi gruppi bancari, con sportelli unici finanziari diffusi in tutti i paesi membri e che offrono una vasta gamma di servizi alla clientela, è diventata un'importante caratteristica del settore bancario europeo, che, tuttavia, solleva non poche preoccupazioni sulla loro dimensione e difficoltà di gestione.

Secondo alcuni, queste banche, definite “universali”, sono troppo grandi per fallire e troppo costose da salvare, oltre che troppo complesse da controllare e sorvegliare.

Apertura del mercato dei servizi

Il settore delle assicurazioni

La liberalizzazione dei servizi di assicurazione è risultata lenta e graduale, anche a causa della regolamentazione posta a livello nazionale.

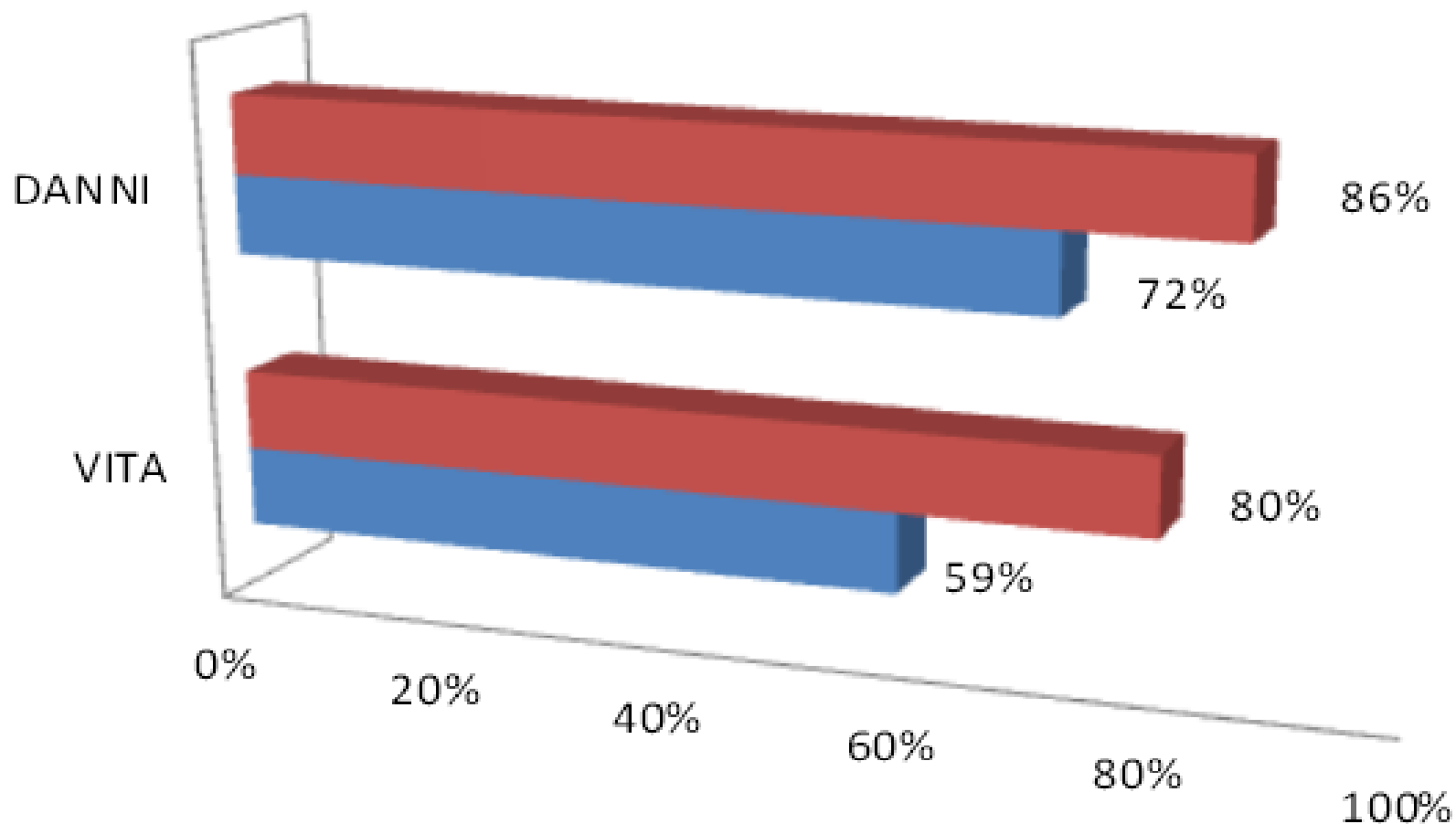
Due Direttive nei primi anni '90 hanno prodotto risultati rilevanti in termini di maggiore concorrenza tra le imprese di assicurazione, quali i prezzi più bassi per i consumatori e la maggiore scelta di prodotti. Da allora importanti evoluzioni si sono avute nella legislazione comunitaria.

Ulteriori progressi sono stati fatti dal legislatore comunitario con la direttiva 2005, tramite la quale tutte le imprese assicurative dell'Unione sono libere di esercitare la propria attività nell'UE, una volta ottenuta l'autorizzazione nel proprio mercato domestico.

I rischi maggiori oggi, eccessiva concentrazione delle imprese del settore, sono nel ruolo dominante che i grandi gruppi assicurativi possono esercitare, riducendo il margine d'azione delle compagnie di piccole dimensioni. Le quote di mercato detenute dalle prime cinque compagnie assicurative di ogni Stato membro dell'UE-27 sono passate in media dal 35% del 1993 ad oltre il 60% del 2014.

Rapporti di concentrazione per gruppi nell'UE

■ primi 10 gruppi assicurativi ■ primi 5 gruppi assicurativi



Apertura del mercato dei servizi

Il settore delle telecomunicazioni

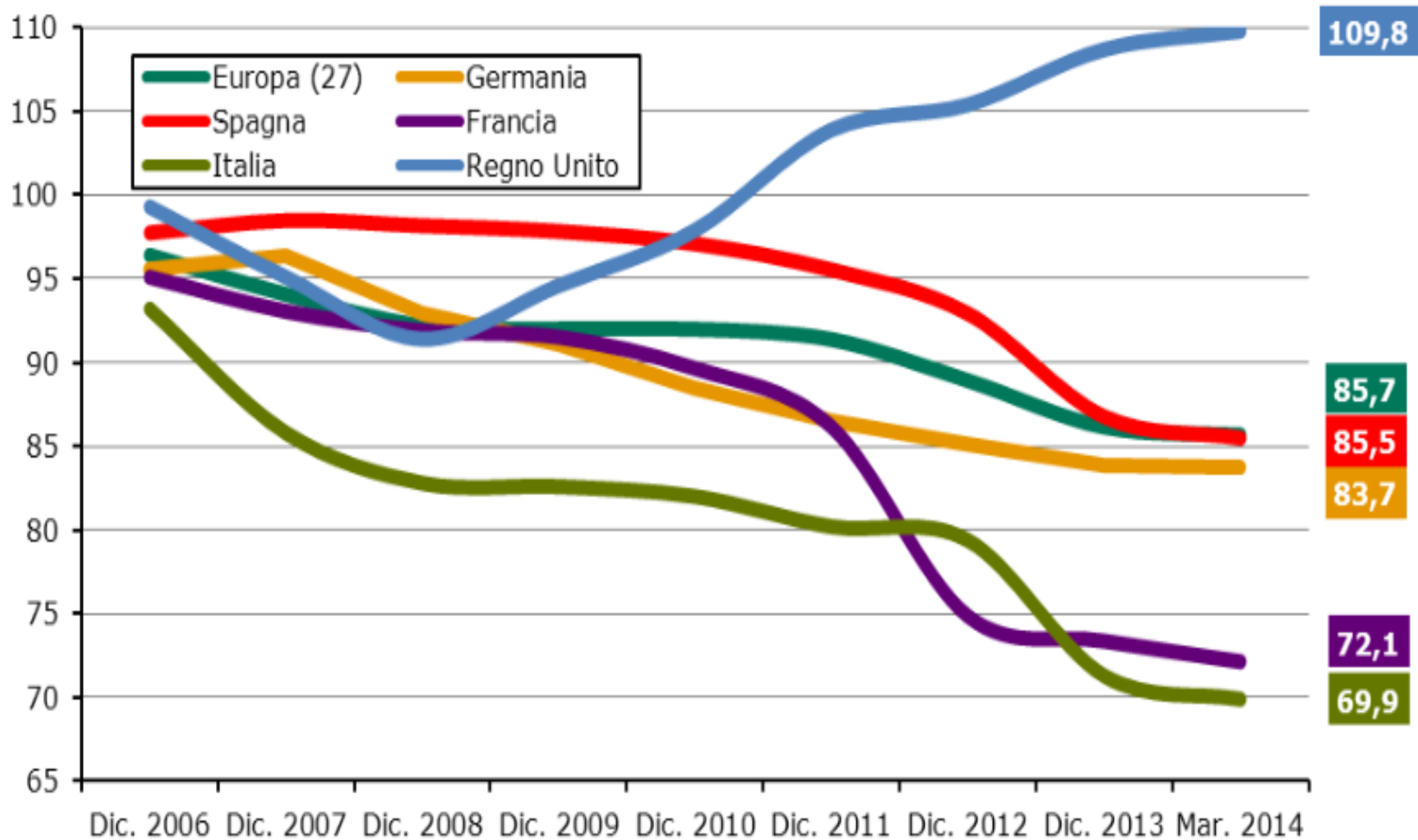
Il quadro normativo comunitario per questo settore si è sviluppato sulla base dei principi fondamentali definiti nel Libro Verde del 1987, nel quale era prevista l'adozione di direttive che avrebbero specificato sia i criteri di liberalizzazione sia quelli di armonizzazione tecnica attinenti all'uso delle reti.

Il processo di liberalizzazione ha determinato effetti positivi nel mercato delle telecomunicazioni. La maggiore apertura ha consentito di raggiungere alcuni obiettivi di importanza strategica, quali l'eliminazione degli ostacoli agli investimenti, un miglioramento della qualità del servizio offerto, la riduzione delle tariffe, la maggiore scelta dei consumatori determinando un diffuso e rapido sviluppo di tutto il settore.

Dal 1998 al 2005, ad esempio, le tariffe praticate dai vecchi monopoli statali per le chiamate nazionali hanno subito una riduzione media di circa il 50%, e quelle per le chiamate internazionali di circa il 40%. Nuovi operatori nazionali offrono prezzi più bassi anche per le chiamate locali.

Negli anni successivi, i prezzi delle chiamate hanno continuato a diminuire in modo significativo.

Dinamiche dei prezzi nelle telecomunicazioni in Europa (2005=100)



Fonte: Eurostat

Apertura del mercato dei servizi

In 15 Stati membri, più del 95% della popolazione ora può scegliere tra più di cinque operatori per le chiamate su lunga distanza e internazionali, in dieci più di cinque operatori per la media distanza

La concorrenza tra gli operatori ha stimolato l'innovazione, specie nei servizi avanzati. Nel 2006 le utenze domestiche di Internet nell'UE-25 erano in media il 51% e l'accesso ad Internet ad alta velocità ha raggiunto nel 2006 il 30% dell'UE-27.

Sono necessari tuttavia ulteriori interventi, e compito fondamentale della Commissione è quello di esercitare una continua azione di controllo e regolamentazione in un settore che presenta ancora ampi margini di sviluppo.

In particolare è nei servizi di interesse generale che l'azione della CE deve risultare particolarmente incisiva per eliminare le protezioni accordate ai fornitori nazionali.

Nel 2010 la Commissione ha lanciato l'iniziativa "Agenda digitale per l'Europa" con la finalità di creare un nuovo quadro normativo che possa favorire lo sviluppo e la sicurezza dell'economia digitale nell'UE .

Apertura del mercato dei servizi

Il settore dei trasporti

Il settore dei trasporti ha un ruolo vitale nell'economia dell'UE perché, attraverso le sue reti e le infrastrutture di base (porti, aeroporti, ferrovie, autostrade), assicura la piena libertà di circolazione delle merci, dei servizi e dei passeggeri nel mercato interno.

E' questo il motivo che ha indotto ad introdurre, sino dalle prime fasi di avvio del processo di integrazione europeo (Trattati di Roma del 1957), una politica comune dei trasporti.

Questo settore occupa oggi 11 milioni di persone e contribuisce con il 4,8 per cento alla formazione del PIL dell'UE.

La politica comune dei trasporti ha registrato, almeno sino alla prima metà degli anni '80, progressi molto lenti a causa della resistenza degli Stati membri a cedere la propria autonomia decisionale nel settore e per la presenza di sistemi e reti infrastrutturali con caratteristiche e funzionalità molto diverse tra di loro.

E' solo con l'avvio del mercato interno europeo che i progressi in direzione della costruzione di uno spazio europeo dei trasporti sono stati più rapidi.

Apertura del mercato dei servizi

Il settore dei trasporti

A partire dagli anni 2000 la Commissione decide di accelerare il completamento del mercato interno dei trasporti con la costruzione di reti integrate e *hub* multimodali che utilizzino più mezzi di trasporto, finalizzati:

- a potenziare le infrastrutture nei 12 nuovi paesi membri dell'UE
- a favorire investimenti nella ricerca di risorse alternative al petrolio e al carbone
- a ridurre l'emissione di CO₂ prodotte dal settore dei trasporti.

Il costo stimato dalla Commissione e dagli Stati membri per la realizzazione del programma complessivo previsto per il settore dei trasporti (*Trans-European Networks, TN-T*) si aggira tra i 700 e i 750 miliardi di euro.

Per il periodo 2014-2020, l'UE prevede di finanziare investimenti per le infrastrutture dei trasporti per un ammontare pari a 26,3 miliardi di euro

La rete TEN-T nell'UE



- | | | |
|--|---|--|
| █ BALTICO-ADRIATICO | █ ORIENTE/MEDITERRANEO ORIENTALE | █ ATLANTICO |
| █ MARE DEL NORD-BALTICO | █ SCANDINAVIA-MEDITERRANEO | █ MARE DEL NORD-MEDITERRANEO |
| █ MEDITERRANEO | █ RENO-ALPI | █ RENO-DANUBIO |

Apertura del mercato dei servizi

Il settore del trasporto aereo

Progressi consistenti sono stati conseguiti anche nel settore del “trasporto aereo” con le prime direttive adottate sul finire degli anni '80 finalizzate ad un graduale incremento della concorrenza e per consentire una maggiore flessibilità delle tariffe e nella distribuzione dei voli.

La realizzazione dell'ottava libertà, quella che contempla il diritto di trasportare passeggeri, corrispondenza o merci da un punto all'altro di uno Stato diverso da quello di registrazione dell'aeromobile, rappresenta uno degli obiettivi principali di un mercato unico del trasporto aereo.

I risultati ottenuti dalla liberalizzazione di questo settore sono tra i più evidenti: tutte le compagnie aeree possedute e controllate in Europa sono state trasformate in “vettori comunitari” con pari diritti di accesso a tutti i mercati dell'Unione e pari responsabilità sotto l'aspetto giuridico.

Apertura del mercato dei servizi

Il settore del trasporto aereo

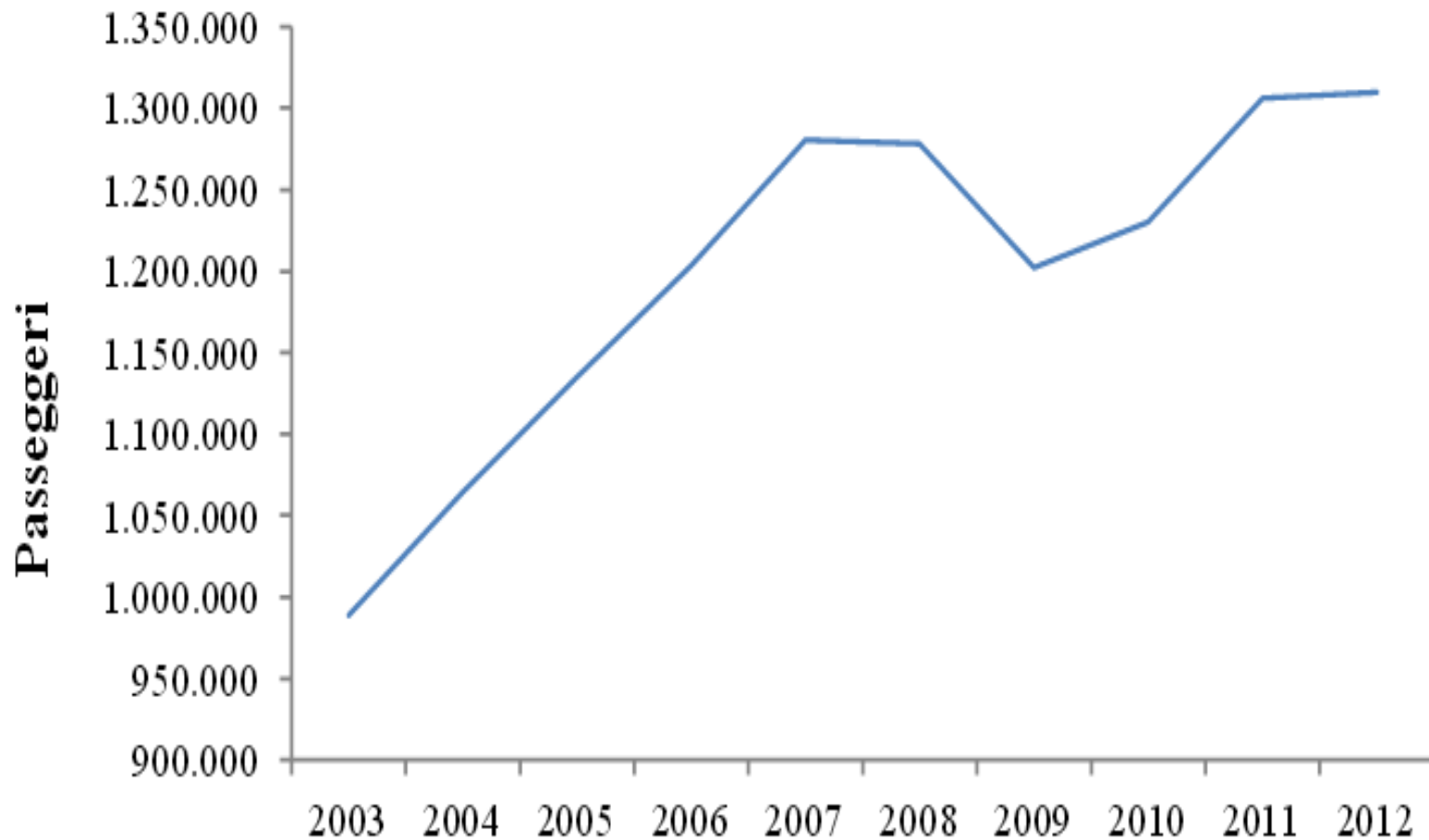
Tra il 1992 e la metà degli anni 2000 il prezzo dei voli promozionali è diminuito di oltre il 50%, mentre il numero dei vettori comunitari che offrono servizi di linea per passeggeri e merci è aumentato tra il 1990 e il 2005 di più del 25%.

La quota di mercato delle compagnie *low-cost* è passata dal 4,9% del 2001 al 35,3% del 2010. Il numero delle rotte con più di due *competitors* è quadruplicato nel periodo 1992-2010, passando da 93 a poco meno di 500.

Southwest, la low cost basata in Texas, è la prima compagnia del mondo nel 2016 per il numero di passeggeri trasportati su voli di linea, in totale 151,8 milioni. **Ryanair** è quinta con 112 milioni di passeggeri ed è la prima fra tutte le compagnie europee. L'altra grande low cost europea, **easyJet**, è settima con 70,7 milioni.

Le compagnie aeree europee sono oggi chiamate, per restare competitive, a svolgere un ruolo più attivo per migliorare l'efficienza operativa, attrarre nuovi investimenti e sviluppare tecnologie e competenze in grado di valorizzare le potenzialità di crescita del settore.

Andamento del traffico passeggeri nel settore del trasporto aereo in Europa



Apertura del mercato dei servizi

Il settore del trasporto aereo

Le compagnie aeree europee *full price* hanno dato vita, analogamente a quanto accaduto in altri settori, attraverso fusioni, acquisizioni e joint venture, ad un forte processo di concentrazione del settore (*Air France con KLM, British Airways con Iberia, Alitalia con Etihad, ecc.*) e ad alleanze e partnership strategiche che hanno ridisegnato la struttura societaria ed operativa del settore, ma che non sono ancora pervenute a modelli di business gestionali e finanziari più efficienti.

Nonostante le profonde trasformazioni che hanno interessato il settore del trasporto aereo negli ultimi due decenni, il mercato europeo è ancora caratterizzato dalla presenza di un numero elevato di compagnie aeree (circa 450) rispetto, ad esempio, al mercato del Nord America (Stati Uniti e Canada) che ha un traffico di passeggeri molto simile a quello europeo, ma con un numero più contenuto di compagnie aeree (poco meno di 200).

Apertura del mercato dei servizi

Il settore energia

In materia di apertura dei mercati dell'energia, le direttive comunitarie hanno adottato un'impostazione graduale per l'utenza industriale e domestica (gas ed elettricità).

I primi tentativi di liberalizzazione del settore maturano a partire dai primi anni '90 con la prescrizione di aprire alla concorrenza circa il 30% del mercato dell'elettricità e il 20% di quello del gas, ma la sua applicazione subisce ritardi per le resistenze di molti stati membri.

Una nuova Direttiva del 2003 mira al rafforzamento delle condizioni favorevoli ad una concorrenza reale ed equa e alla realizzazione di un autentico mercato unico.

Nonostante le difficoltà incontrate nell'apertura del settore, i risultati ottenuti negli ultimi 10 anni dimostrano un impatto positivo.

Le attività di trasmissione e generazione sono state aperte a operatori esterni e i consumatori hanno ottenuto una maggiore libertà di scelta sul mercato, anche se i benefici in termini di minore costo dell'elettricità stentano a manifestarsi sia per il settore industriale che per le utenze domestiche.

Tra i principali obiettivi che l'Unione si è data per i prossimi anni nel settore energetico, c'è quello di produrre, entro il 2020, un quinto del fabbisogno energetico dell'UE-27 da fonti rinnovabili.

Apertura del mercato dei servizi

L'abolizione delle barriere fiscali

La presenza di disparità rilevanti nei regimi fiscali nazionali costituisce un elemento fortemente distorsivo della concorrenza. Con la libera circolazione dei capitali, questi possono essere facilmente spostati verso destinazioni fiscalmente più favorevoli e pertanto è forte l'esigenza di elaborare una coerente politica fiscale a livello comunitario al fine di rafforzare il funzionamento stesso del mercato unico.

La Commissione ha messo di recente in evidenza un fenomeno alquanto significativo che ha interessato la totalità dei paesi comunitari. Negli ultimi quindici anni si è registrata una tendenza alla crescita del carico impositivo sul lavoro (aumentato dal 34,6% al 42% del PIL dell'Unione europea), a fronte di una riduzione (dal 45,5% a meno del 35% del PIL) di quello inerente ad altri fattori produttivi (capitale, energia, risorse naturali).

Questo fenomeno, in larga parte spiegato dall'esigenza di ogni Governo di attirare capitali esteri e favorire gli investimenti (anche attraverso una minore imposizione fiscale) ha comportato, per non vedere ridurre la base imponibile, un incremento della pressione fiscale sui fattori di produzione meno mobili o più facili da controllare come, ad esempio, i redditi da lavoro.

Apertura del mercato dei servizi

La Commissione è impegnata, in un'area fortemente integrata dove sono operativi 28 regimi fiscali differenti, ad individuare un regime fiscale comune a partire da quello per i redditi da capitale e per i redditi delle imprese operanti nel mercato europeo.

La possibilità di realizzare una convergenza dei sistemi tributari europei richiede, tuttavia, la soluzione di problemi sostanzialmente istituzionali, come, ad esempio, il trasferimento, se pure limitato, della sovranità fiscale dei singoli paesi ad un organo collettivo europeo.

Gli Stati membri, specie quelli che contribuiscono maggiormente al bilancio comunitario (Germania e Francia), manifestano una forte resistenza a questo trasferimento poiché l'esigenza principale è quella di conservare l'autonomia decisionale in materia tributaria per far fronte ai problemi di finanza pubblica o di politica economica in generale.

I successi conseguiti in questa direzione sono ancora molto modesti e la possibilità di modificare l'attuale sistema di votazione in materia fiscale in sede di Consiglio è praticamente nulla.

Apertura del mercato dei servizi

Imposizione indiretta

Per l'IVA, un primo problema è stato quello derivante dalla soppressione avvenuta dei controlli alle dogane. Ciò ha reso indispensabile una modifica di tutte le procedure di conteggio e verifica fino ad allora espletate al momento del passaggio dei beni alla frontiera.

Per impedire eventuali frodi è stata avviata una stretta cooperazione tra le autorità tributarie degli Stati membri, alle quali spetta il compito di verificare periodicamente le informazioni direttamente fornite dalle imprese esportatrici ed importatrici.

La Commissione ha introdotto un nuovo sistema di calcolo dell'IVA che ha prodotto un graduale, ma non completo, ravvicinamento delle aliquote esistenti nell'area comunitaria (per ridurre le differenze di prezzo generate da disparità nell'imposizione fiscale) ed un sistema basato su due aliquote di cui, una standard (oscillante tra il 15 ed il 25%), per la maggior parte dei beni e servizi, e un'altra ridotta (non inferiore al 5%), per alcune categorie di prodotti di prima necessità (alimenti, medicinali, libri, ecc.).

Apertura del mercato dei servizi

Il sistema IVA attuale per le merci importate ed esportate è ancora quello considerato *transitorio*, la tassazione viene applicata nel paese dove sono immessi i beni (finali e intermedi), mentre quella definitiva prevede che il pagamento dell'IVA avviene nel paese in cui le merci vengono prodotte (vengono tassate le esportazioni e non le importazioni).

L'introduzione di questo regime incontra ancora difficoltà e ritardi.

Imposizione diretta

Esiste una chiara incompatibilità tra gli obiettivi prioritari del processo di integrazione e la presenza di sostanziali differenze nei sistemi tributari dei paesi membri.

L'assenza di coordinamento in materia fiscale non solo influisce negativamente sui livelli di concorrenza tra le imprese europee, ma, in un contesto di libera circolazione di merci, servizi e capitali, crea opportunità di erosione fiscale incidendo indirettamente anche sui livelli occupazionali (si stima che il 4% dell'attuale livello di disoccupazione dell'Unione sia dovuto all'imposizione fiscale sul lavoro)

Apertura del mercato dei servizi

Le imposte dirette, rispetto a quelle indirette, costituiscono una componente molto più rilevante dell'ammontare delle entrate in tutti gli Stati membri, e sono, inoltre, più soggette a variazioni nella struttura e nelle tipologie.

Le differenze nelle aliquote fiscali applicate dai paesi membri sono ancora molto ampie dando luogo a forme distorsive della concorrenza. Le differenze sono rilevanti nella tassazione :

- dei risparmi (anche tra risparmiatori residenti e non residenti nel paese)
- dei redditi sulle imprese (aliquote sulle imposte societarie)
- dei redditi delle persone fisiche (l'area impositiva più divergente)
- sulle attività transfrontaliere (specie nelle operazioni triangolari con paesi terzi)

Nel settore della fiscalità sussistono tuttora forti ritardi che devono essere al più presto colmati se si vuole assicurare un corretto funzionamento al mercato interno europeo.

4. Il recepimento delle direttive comunitarie

Il mercato unico può funzionare correttamente se la normativa comunitaria è applicata in maniera equa ed efficace in tutti gli Stati membri.

La disparità nell'applicazione del diritto comunitario ha origine nella facoltà accordata ai singoli Stati membri di poter utilizzare tecniche di recepimento diverse e conseguentemente è aumentata la disomogeneità nella interpretazione e trasposizione delle direttive comunitarie.

Il significativo aumento del numero dei procedimenti di infrazione, per applicazione non corretta o incompleta, ha quindi spinto le istituzioni comunitarie a ricorrere a tutta una serie di misure specifiche atte a garantire il rispetto della legislazione comunitaria.

Il deficit medio di recepimento è stato ridotto dal 6,3% nel 1997 al 1,2% nel 2006, all'1,0% nel 2009 e allo 0,5% nel 2014. Complessivamente i risultati, relativamente a questo obiettivo, sono stati superiori alle attese.

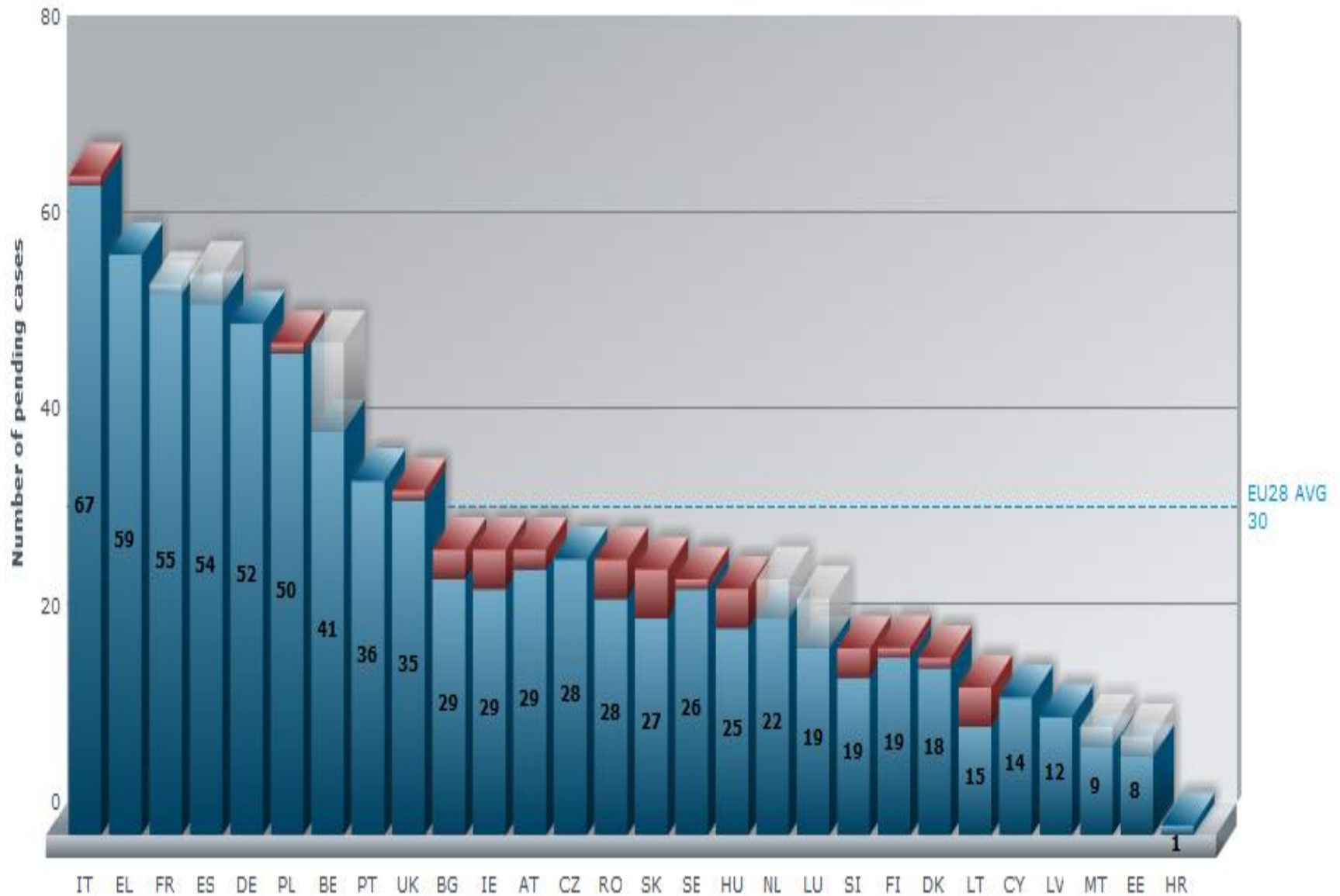
Il recepimento delle direttive comunitarie

Un indicatore che misura l'incorretta o incompleta trasposizione delle direttive è dato dalle procedure di infrazione da parte della Commissione nei confronti degli Stati membri.

Su un totale di 826 casi di infrazione nel 2015, il 41 per cento è dovuto a sei Stati membri (Italia, Grecia, Francia, Spagna, Germania e Polonia), mentre per quanto riguarda i settori ove più frequenti sono le infrazioni vi sono i trasporti con il 23,5 per cento, l'ambiente con il 20,8 per cento e l'imposizione fiscale con il 15,9 per cento.

La media dei procedimenti di infrazione aperti è di 30 cause per Stato membro.

Numero di procedure di infrazione nell'UE-28



5. Le nuove sfide

Le proposte in discussione.

-il diritto societario. L'esistenza di ventisette legislazioni diverse impone un ulteriore aumento dei costi per tutte quelle aziende che intendono stabilirsi in più di uno Stato membro

- le fusioni transfrontaliere di imprese europee. Ulteriori riduzioni dei costi aziendali sono attese in seguito all'adozione di altre direttive, alcune delle quali, prevedono misure volte a garantire e proteggere gli azionisti in caso di cambiamenti nel controllo della società (si tratta nel caso specifico della tredicesima direttiva sulle acquisizioni di controllo societario).

- il sistema di tassazione delle imprese, e più in generale l'adozione di tutte quelle misure atte ad eliminare le barriere fiscali ancora esistenti all'interno del Mercato unico

5. Le nuove sfide

A più di venti anni di distanza dall'avvio del mercato unico europeo molte questioni restano ancora irrisolte a causa di un incompleto recepimento o non piena applicazione della legislazione dell'UE, ma anche in conseguenza di una estensione degli obiettivi del mercato interno a settori e attività, come nel caso dei servizi di pubblica utilità, dove permangono sensibilità politiche e contesti legislativi divergenti nei paesi membri.

Gli ostacoli più rilevanti sono da ravvisare nelle seguenti aree:

- nello sviluppo delle attività transfrontaliere
- nell'insufficiente interconnessioni delle reti a livello europeo
- nella frammentazione dei sistemi fiscali nazionali
- nell'esistenza di 28 legislazioni diverse per molte attività connesse al mercato unico
- nella scarsa partecipazione delle imprese di minore dimensione al mercato unico

Le nuove sfide (2)

I settori che maggiormente necessitano di ulteriori interventi della commissione sono:

- Il settore dell'energia. Le priorità della politica energetica dell'Unione Europea sono indicate nel *Libro verde sull'energia pubblicato dalla Commissione europea nel 2006*. Esse sono:

- garantire la sicurezza degli approvvigionamenti energetici (*security of supply*);
- limitare la dipendenza dalle importazioni di idrocarburi (*competitiveness*);
- coniugare le politiche energetiche con il contrasto al cambiamento climatico (*sustainability*).

Alla luce di queste priorità, il 10 gennaio 2007 la Commissione ha definito un pacchetto integrato di misure – il cosiddetto ‘pacchetto energia’ – che istituisce la Politica energetica europea. Le proposte della Commissione sono state appoggiate dai capi di stato e di governo dell'Unione i quali, in occasione del Consiglio Europeo del marzo 2007, hanno ufficialmente lanciato la cosiddetta strategia del 20-20-20 entro il 2020.

Nel dicembre del 2008 i leader dell'UE hanno adottato un pacchetto globale di misure per ridurre il contributo dell'UE al riscaldamento del pianeta e garantire la sicurezza e la sostenibilità degli approvvigionamenti energetici.

Le nuove sfide (3)

Più esattamente, si vogliono raggiungere, entro il 2020, i seguenti risultati:

- riduzione delle emissioni di CO₂ del 20% rispetto ai livelli del 1990;
- aumento dell'efficienza energetica pari al 20% del consumo totale di energia primaria;
- incremento della percentuale complessiva delle energie rinnovabili, portandola a circa il 20% del consumo totale dell'UE1

La CE ha elaborato, inoltre, numerose misure e direttive per il contenimento della domanda di energia, attraverso l'efficienza ed il risparmio energetico, per favorire lo sviluppo delle energie rinnovabili, per il mantenimento di un livello minimo di scorte.

Per quanto riguarda il tema dell'approvvigionamento è evidente la necessità che la politica energetica dell'UE sia effettivamente una politica comune incentrata sulla cooperazione e sull'accordo con i paesi esportatori.

Prevale ancora un approccio prevalentemente nazionale da parte degli stati membri, i quali preferiscono gestire le proprie relazioni energetiche coi paesi produttori su base bilaterale.

Le nuove sfide (4)

Il settore delle infrastrutture di trasporto, al fine di incrementare la coesione all'interno della Comunità e favorire la libera circolazione di beni e servizi. Le difficoltà più rilevanti per la realizzazione delle reti transeuropee definite dalla Commissione, sono il reperimento dei mezzi finanziari e le diversità delle specifiche tecniche nazionali in un settore ove gli Stati membri esercitano una rilevante funzione normativa.

Un nuovo piano europeo per i trasporti (2011) intende migliorare la mobilità e l'integrazione delle reti di trasporto dell'UE, riducendo anche le emissioni di gas serra e la dipendenza dalle importazioni di petrolio.

Collegare efficacemente il trasporto stradale, ferroviario, aereo e fluviale/marittimo creerà una rete di trasporto europea più efficiente e faciliterà la circolazione delle persone e delle merci.

Il piano prevede che, entro il 2020, i sistemi europei di informazione, gestione e pagamento nel trasporto merci e passeggeri saranno interconnessi. Entro il 2050, tutti i principali aeroporti saranno collegati alla rete ferroviaria, preferibilmente con treni ad alta velocità.

I porti marittimi più importanti saranno collegati alla rete ferroviaria del trasporto merci e, se possibile, alle vie navigabili interne.

Le nuove sfide (5)

Il settore dei servizi basati sulle nuove tecnologie dell'informazione e della comunicazione (Ict) (e-commerce, tele shopping, home banking, formazione a distanza, ecc.).

Le Ict e l'agenda digitale europea (2010) sono per le istituzioni europee la strada obbligata per la creazione di un mercato unico del digitale, che permetta a individui, famiglie e imprese di accedere a contenuti e servizi on-line. In particolare si intende:

- promuovere l'alfabetizzazione digitale da indirizzare, in particolare, verso coloro che sono seriamente a rischio di esclusione della Società dell'informazione
- aumentare la consapevolezza dei benefici derivanti dall'uso delle Ict e di servizi on-line più rapidi ed efficienti.

La CE è impegnata ad agevolare le fatturazioni e i pagamenti elettronici, a favorire, anche attraverso l'uso dei Fondi Strutturali, la creazione di reti d'accesso di nuova generazione (NGA), gli investimenti nelle attività di ricerca e sviluppo connesse alle TIC, la riservatezza dei dati, la lotta alla criminalità informatica.

6. Il mercato interno come strumento di crescita economica

Recenti ricerche hanno dimostrato che il mercato unico ha avuto un impatto notevole sull'economia europea in termini di intensificazione degli scambi intracomunitari e degli investimenti diretti esteri, di aumento della produttività e riduzione dei costi susseguiti all'abolizione delle barriere doganali, nonché sulle strutture di produzione dei mercati nazionali a seguito del significativo aumento del numero delle fusioni e delle acquisizioni tra le imprese comunitarie. Le analisi sulle ripercussioni macroeconomiche hanno, inoltre, indicato effetti positivi sul reddito, sui tassi di inflazione, e infine sui livelli occupazionali. Secondo alcuni studi l'impatto derivante dalla realizzazione del mercato unico ha prodotto, nel periodo 1992-2006, una crescita del Pil e dell'occupazione rispettivamente del 2,2 per cento e dell'1,4 per cento, corrispondente ad oltre 2,5 milioni di nuovi posti di lavoro.

6. Il mercato interno come strumento di crescita economica

Un recente studio (2013) promosso dal Parlamento europeo ha stimato che l'impatto potenziale complessivo delle direttive e dei regolamenti dell'UE effettivamente recepiti dagli Stati membri potrebbe indurre una crescita del PIL di lungo periodo del 3,8 per cento.

Il mercato unico continua, dunque, ad essere indicato come uno strumento essenziale ai fini del rilancio dell'economia dell'UE, anche se gli effetti complessivi sul reddito e sull'occupazione si sono attenuati in questi ultimi anni a seguito del peggioramento del clima macroeconomico europeo indotto dalla crisi economica e finanziaria.

Altri importanti elementi da considerare per lo sviluppo del mercato interno sono:

- la possibilità di introdurre maggiori innovazioni tecnologiche. Investire una quota sempre più cospicua del Pil in ricerca e sviluppo, costituirà un vantaggio concorrenziale di primaria importanza.

6. Il mercato interno come strumento di crescita economica

Ad oggi, la quota di Pil investito in R&S, rimasto mediamente invariato nel tempo, ovvero attorno al 2%, non è assolutamente sufficientemente ad assicurare alle imprese europee un livello di competitività adeguato ad affrontare le sfide del mercato globale.

- la capacità delle imprese ad investire in progetti innovativi, know-how e servizi di terziario avanzato, sviluppando, quindi, una capacità imprenditoriale che ottimizzi i benefici del mercato unico

- gli effetti positivi prodotti dal mercato unico sulla concorrenza fra imprese europee contribuiscono a sollecitare interventi di ristrutturazione e di innovazione che in precedenza erano stati rinviati o impediti a causa di una molteplicità di ostacoli interni ed esterni all'Unione Europea.