

GIANFRANCO LIZZA

I TRAFFICI EST - OVEST NELLA PROBLEMATICHE DELL'INTEGRAZIONE

Commercio estero e convergenza sommersa. — Esiste una problematica dell'integrazione? Se esiste poggia su basi reali, su presupposti concreti, oppure solo su ipotesi, supposizioni, o esercitazioni accademiche alla ricerca di mutamenti e revisioni dei tradizionali assetti? Qual'è lo stato attuale delle relazioni in Europa tra i paesi dell'Est e dell'Ovest? Quindici anni fa sovietologi occidentali di larga fama come Alec Nove, Marie Lavigne, Gregory Grossman, Frederick Levchik discutevano addirittura della convergenza tra i due sistemi economici, capitalista e socialista, ipotizzando un avvicinamento dei due fronti opposti. Si chiedevano se le due teorie, sotto la crescente spinta indotta dall'evoluzione del pensiero economico e dallo sviluppo potessero convergere. Prima di loro ed esattamente nel 1961 si era posto lo stesso interrogativo Jan Tinbergen. Anzi si può dire che fu proprio un suo saggio (Tinbergen, 1961) a sollecitare e moltiplicare discussioni a catena su questo tema (1).

(1) In sostanza l'ipotesi della convergenza si fondava sulla verifica dei seguenti fenomeni economici e socio-culturali: a) maggiore attenzione alla sfera microeconomica, all'uomo, al consumatore nell'area del socialismo reale e viceversa maggiore cura degli aspetti macroeconomici, sociali, del benessere collettivo nei paesi capitalisti; b) tendenza alla decentralizzazione nei paesi socialisti, ossia al distacco dall'unità centrale verso le unità periferiche assunte a maggiore autonomia, al contrario adozione di alcune forme di pianificazione di riferimento od orientative nei paesi capitalisti; c) mutamento del quadro direzionale dell'impresa a favore di responsabili più vicini al *manager* di tipo occidentale nei paesi socialisti e viceversa il consenso alla partecipazione dei lavoratori nella gestione di alcuni rami di attività nei paesi capitalisti; d) evoluzione del concetto legato al profitto, tendente alla sua enunciazione quale criterio di base per valutare la gestione delle aziende e distribuire i premi agli operai e dirigenti. Il metodo Zlobin consiste proprio in questo. Nei paesi capitalisti il concetto di profitto ha perso invece il suo carattere originario evolvendosi verso forme meno utilitaristiche; e) per merito dei noti economisti ungheresi T. Liska e A. Marias, il commercio internazionale visto come un male necessario nei sistemi economici marxisti-comunisti dominati dai concetti ideologici propri dell'autarchia, è stato infine elevato a rango superiore (a metà degli anni '50), con l'attribuzione di un ruolo autonomo, indispensabile per la formazione del reddito nazionale e per la realizzazione degli obiettivi di piano; f) evoluzione nei paesi socialisti

Oggi di tale convergenza non si parla più. Le discussioni vertono, invece sui problemi che tendono ad essere comuni ai due sistemi: la scarsità di prodotti energetici e di materie prime, i problemi legati all'ambiente ed alla localizzazione industriale, la concorrenza, dei paesi di nuova industrializzazione e di quelli emergenti, i problemi dell'inquinamento, del sovrappopolamento urbano, della produttività del lavoro, che per effetto del miglioramento del tenore di vita tende a diminuire in entrambi i sistemi. Diminuire al punto che nell'URSS il tasso di aumento del 25% nel periodo 1961-65, seguito dal 32,4% nei due quinquenni successivi, è sceso improvvisamente al 17% negli anni 1975-80. Per il quinquennio 1980-85 è stato pianificato un tasso di aumento del 25%, ma le previsioni sono in gran lunga inferiori (1981, pianificato 5,5%, effettivo 2,5%). La produttività del lavoro è un problema sentito da tutti e due i sistemi, tuttavia, per un paese SETS (Sistema Economico di Tipo Sovietico) è un problema ancora più delicato, per le reazioni negative a catena che può ingenerare sulla solidità, credibilità ed affermazione del sistema stesso. La *Pravda* ha di recente ammesso, ad opera dell'economista Aganbegjan, che l'uomo sovietico si è fermato perché il minimo vitale gli è garantito e lavorando di più non avrebbe nessuna garanzia di stare meglio.

Tuttavia, se i problemi tendono a divenire comuni, dando origine a politiche simili, è una questione di politica economica che non ha niente a che vedere con la teoria economica. Le divergenze restano e sono quelle di sempre, le convergenze nella soluzione di problemi comuni, ove esistano, possono spesso ingenerare confusione dei mezzi con il fine. Ma ciò non ha nulla a che vedere con la realtà dei due sistemi economici. Mutamenti, perfezionamenti e revisioni restano dei fatti di crescita, biologici, che non alterano il significato ed il fondamento dei sistemi stessi che restano vincolati alla loro identità tipologica. Ecco perché mi sembra difficile parlare di integrazione economica, di convergenza tra i due sistemi, mentre non mi sembra del tutto azzardato ritenere che se c'è convergenza questa è nel *sommerso*, ossia in quei flussi visibili ed invisibili di relazioni economiche che generano identità di vedute nel perseguimento di scopi diversi. In questo senso il commercio estero visibile ed invisibile è il luogo d'incontro, la piattaforma ideale e vitale per le diverse realizzazioni di politica commerciale pur nel rispetto degli opposti principi. Questa

dei concetti di proprietà privata, distribuzione del reddito nazionale e della stessa struttura sociale. A quest'ultimo proposito è noto che oggi nell'URSS si riconosce l'esistenza di tre classi sociali: gli operai, i contadini e l'*intelligentsia*, senza parlare dell'*élite* politica. Naturalmente queste sono solo le manifestazioni più evidenti delle *revisioni* ancora oggi in atto. Ora si tratta di vedere se sono revisioni propriamente dette, oppure nel senso che va loro attribuito nell'ottica del socialismo reale.

ipotesi però dovrebbe avere valenza solo parziale. Per intenderci solo nel campo delle relazioni e degli accordi bilaterali e non tra organizzazioni internazionali (2).

In questo senso, posti determinati obiettivi di crescita economica in entrambi i sistemi, i paesi del blocco socialista hanno interesse ad intraprendere relazioni commerciali con l'Occidente sia perché ne conseguono vantaggi economici, sia perché comportano una minore situazione di dipendenza nei confronti degli altri paesi del blocco e soprattutto verso l'URSS. Viceversa l'Europa Occidentale non aspira al rafforzamento dell'URSS sui paesi dell'Europa Orientale; perciò ha sempre teso a sollecitare e finanziare accordi commerciali separati con i singoli membri del COMECON europeo. I motivi sono naturalmente di opportunità politica oltre che di convenienza economica, giacché sarebbe anacronistico allacciare relazioni commerciali con tutti gli altri paesi del globo ed interrompere i rapporti con i vicini più prossimi. Inoltre un abbandono delle relazioni Est-Ovest significherebbe un grave danno all'Europa e non una perdita per l'Unione Sovietica o per gli Stati Uniti (3).

(2) Per esempio, la Comunità Economica Europea ha competenza esclusiva nel perseguimento della politica commerciale comunitaria, cioè ha un potere sovranazionale, legislativo; al contrario, il COMECON non ha in questo senso nessun potere. Come istituzione può stipulare accordi, può formulare raccomandazioni ai paesi membri, ma gli è inibito prendere decisioni in materia di politica commerciale. Inoltre, il COMECON non ha ancora riconosciuto ufficialmente la CEE, sebbene abbia accettato di negoziare con la Commissione della CEE, ma non con il Consiglio. Nel frattempo, dal 1975, è vietato agli stati membri della CEE stipulare singoli accordi commerciali con i paesi europei socialisti. Infatti, gli accordi devono avvenire nell'ambito della politica commerciale comunitaria, cioè sono stipulati dai singoli stati ma nel contesto delle direzioni comunitarie. Nei rapporti con l'Est va anche considerato l'*embargo* dei prodotti strategici (sistema COCOM — Commissione di Coordinamento — istituita nel 1950). Fanno parte del tale commissione i paesi della NATO (eccetto l'Irlanda ed il Giappone); essi pubblicano l'elenco delle merci di cui è vietata la vendita ai paesi socialisti. Nel confronto di tale sistema regna, tuttavia, del malcontento soprattutto tra gli industriali americani, che lo giudicano utopistico, facilmente raggrabile e pregiudizievole solo all'economia americana.

(3) Soprattutto in questi ultimi anni sono sorte vivaci polemiche sull'opportunità d'intensificare le relazioni commerciali con i paesi socialisti europei. Il punto nodale risiede nella rilevante disparità della forza contrattuale delle parti contraenti. Da una parte c'è l'importatore esportatore occidentale, dall'altra lo Stato che ha il monopolio del commercio estero. Per esempio, è facilmente comprensibile il dislivello contrattuale allorquando gli esportatori occidentali sono pressati a trovare sbocchi all'estero delle loro merci perché i mercati interni sono in recessione. E' chiaro che in presenza di un solo acquirente, o di un solo venditore, le condizioni di mercato sono diametralmente opposte a quelle della libera economia di mercato e molti esportatori si trovano in serie difficoltà. Altro aspetto negativo sono le pratiche compensative, ossia il tipo di transazione, che può andare dal semplice scambio di beni (baratto), ad un'effettiva cooperazione industriale. La forma più diffusa è l'*operazione di acquisto in contropartita*, cioè l'esportatore occidentale s'impegna ad acquistare beni est-europei fino ad una certa percentuale delle sue forniture. Un'altra forma di transazione in rapida diffusione è il *buy-back deal*, per il quale l'acquisto di fabbriche o grandi impianti occidentali viene pagato con i prodotti fabbricati dalla nuova unità produttiva. Molto interessante è lo *switch* o compensazione finanziaria, per cui il paese dell'Est utilizza i suoi crediti verso un paese in via di sviluppo quale mezzo di pagamento per effettuare acquisti in Occidente. E' un'operazione triangolare basata su un accordo di *clearing* tra il paese dell'Est e quello in via di sviluppo.

Il quadro dei rapporti europei Est-Ovest tende però verso mutamenti contingenti. Semplificando e per grandi linee i motivi sono i seguenti:

- a) il recente aggravamento delle tensioni politiche internazionali;
- b) la depressione economica del 1975 unita alla recessione europea ha drasticamente ridotto le capacità importatrici di entrambi i sistemi;
- c) il mancato raggiungimento degli obiettivi di piano dell'Europa dell'Est;
- d) il protezionismo da entrambi i fronti, ed in particolare nell'Europa Occidentale per difendersi dalle vendite in *dumping* dei paesi socialisti (4);
- e) il *trade diverting*, ossia la diminuzione delle relazioni economiche con l'Est europeo per effetto dell'intensificazione degli accordi commerciali della Comunità Europea con Grecia, Spagna e Portogallo, con i paesi EFTA (5) e soprattutto con le nazioni ACP (Africa, Caraibi e Pacifico) in base all'accordo di Lomé;
- f) il deterioramento delle bilancie commerciali dell'Est europeo ha frenato l'espansione delle relazioni con l'Occidente. Tale tendenza non ha subito variazioni neanche dopo il 1980, anno che ha segnato l'inizio dei saldi negativi di tutte le bilancie commerciali dell'Europa Occidentale nei confronti di quella Orientale;
- g) l'impatto con la crisi energetica. L'URSS fornisce il 90% del fabbisogno petrolifero dei paesi euro-orientali (nel 1980-81 questi ultimi hanno importato 75,3 milioni di t di greggio). Tuttavia, l'URSS

(4) Le pratiche di *dumping* dei paesi socialisti europei nell'Europa Occidentale si verificano essenzialmente nei seguenti settori: tessile, siderurgico, dei prodotti finiti, dei trasporti marittimi. Di questi ultimi tratterò nel paragrafo successivo a proposito della politica dei trasporti. Qui mi sembra importante sottolineare subito le gravi turbative che le vendite sottocosto di numerosi prodotti del COMECON arrecano ai mercati europei. In genere si tratta di prodotti semplici, fabbricati in Occidente da impianti poco competitivi, con tecnologie generalmente acquisite da tempo. Per esempio, lamiere galvanizzate, lamiere fini, fili macchina, profilati, lampadine elettriche, pannelli di fibra, tubi a gas, motori elettrici, cuscinetti a sfera, orologi meccanici, ecc. I ricorsi dei paesi euro-occidentali sono oltretutto molto difficili perché i prezzi interni all'ingrosso dei paesi orientali sono coperti dal segreto di Stato; perciò per dimostrare che i prezzi sono inferiori al valore normale bisogna ricorrere in prima istanza alla stima di costo delle materie prime, dei costi salariali e delle spese fisse di esercizio. Recentemente, comunque la CEE ha messo a punto un progetto di strumento comunitario per la lotta alle pratiche *dumping*. Al contrario, mi sembra interessante rilevare che alcuni prezzi nel commercio interno del COMECON sono maggiorati rispetto ai prezzi medi prevalenti sul mercato mondiale. Ad dirittura in molti casi si tratta di *correzioni* del 50% in più del prezzo normale. Molti economisti parlano di sfruttamento nel commercio tra paesi socialisti; sarebbe troppo lungo approfondire il tema, comunque sono d'accordo con J. Wilczynski quando afferma che se i paesi dell'Est europeo adottassero un sistema di prezzi completamente avulso da quello mondiale, i sospetti di sfruttamento sarebbero ancora più fondati (Wilczynski, 1973).

(5) Con il 1° gennaio 1984 sono stati praticamente aboliti tutti i dazi doganali sui prodotti industriali commercializzati tra la CEE e l'EFTA.

ha recentemente previsto una riduzione delle sue forniture ai paesi del COMECON europeo. Infatti, ridurrà del 10% circa le vendite di 400 milioni di t di petrolio previste nel piano energetico 1980-85. Le riduzioni non saranno uniformi, perciò ciascun paese sta tentando di farsi assegnare la maggiore quota possibile. Polonia e Romania saranno le meno danneggiate in virtù delle loro disponibilità di carbone, petrolio e gas naturale. Maggiori difficoltà dovrebbero incontrare RDT e Cecoslovacchia cioè i paesi maggiormente industrializzati. Ungheria e Bulgaria sono già corse ai ripari con il varo di rigidi piani di risparmio energetico. Ma il problema non è solo la quantità perché aumentano anche i prezzi. Infatti, l'URSS ha rincarato il greggio del 25% rispetto ai prezzi del 1981, includendo nella media di riferimento dei prezzi mondiali dei cinque anni precedenti i pesanti rincari OPEC avvenuti nel 1980;

- h) l'impatto con la crisi energetica costringerà i paesi del COMECON europeo a collaborare più intensamente con l'URSS mediante la stipula del maggior numero di accordi compensativi (Orenburg, gas naturale, Khmel'nitskij (Ucraina), centrale elettronucleare) spostando la loro gravitazione economica verso Est anziché all'Ovest, anche per procurarsi maggiori crediti dalle banche sovietiche;
- i) i paesi socialisti europei tenteranno di entrare in concorrenza con l'Europa Occidentale nell'esportazione di prodotti e tecnologia verso i paesi emergenti, per acquisire in cambio maggiori approvvigionamenti energetici, oltre che per aprirsi nuovi mercati di sbocco.

Da quanto detto ne consegue che le posizioni dei due sistemi economici nei confronti delle relazioni commerciali con l'estero sono alquanto diversificate e divergenti. Da una parte l'Europa Occidentale attraverso i suoi organismi internazionali ha rafforzato i legami economici tra i paesi membri e con i paesi in via di sviluppo e sottosviluppati ACP, già ex colonie; dall'altra l'Europa Orientale, terminato il periodo così definito di occidentalizzazione dell'economia sovietica (6) tenta di rinserrire le fila nell'ambito dei suoi confini, mentre si proietta all'esterno verso i paesi emergenti per diversificare le importazioni energetiche ed acquisire posizioni su mercati politicamente affini o addirittura sui mercati tradizionalmente occidentali. Assistiamo cioè

(6) Georges Sokoloff dell'Università di Parigi sostiene che il lungo ciclo di occidentalizzazione dell'economia sovietica è terminato già nel 1976. Infatti, a partire dal 1977 l'URSS ha iniziato a ridurre il suo commercio con l'Europa Occidentale: le importazioni di macchinari sono scese dai 6 miliardi di dollari del 1976 a 3,8 miliardi nel 1977. Sono stati gli acquisti per il gasdotto tra il 1981 ed il 1982 che hanno fatto risalire la cifra delle importazioni oltre i 5 miliardi di dollari. Si ritiene, perciò, che in futuro le importazioni dall'Occidente dovrebbero avere un ruolo significativo solo in tre settori produttivi: l'energia, la metallurgia e la chimica.

ad uno spostamento dei baricentri. Naturalmente si tratta solo di tendenze, come si può meglio osservare dalle tabelle che seguono. Il processo, tuttavia, dovrebbe essere questo. Perciò, dalla considerazione del commercio estero come un male necessario, ma altresì un mezzo inevitabile per realizzare i programmi di industrializzazione di economie allora prevalentemente agricole, l'Est europeo sotto la guida dell'URSS tende oggi nei limiti del possibile più all'autoconsolidazione, ed a favorire la concorrenza con l'Europa Occidentale sui mercati dei paesi emergenti. Altrettanto tende a fare quest'ultima, divisa dall'esigenza di non perdere comunque i suoi legami commerciali con l'Est e d'altro canto non alterare il suo indiscusso ruolo di alleato e *partner* commerciale degli Stati Uniti. E mentre tende a mantenersi a metà strada sull'Atlantico, risveglia i suoi antichi legami con il mondo in via di sviluppo fonte non secondaria d'importazione di materie prime e prodotti alimentari.

Il problema della scarsità delle materie prime e del loro approvvigionamento è un problema conosciuto, comune a tutti e due i sistemi esclusa l'URSS. E' nota la grave carenza di materie prime dei paesi industrializzati ed in particolare dell'Europa Occidentale, che risulta essere tributaria verso l'estero di un considerevole numero di prodotti agricolo-alimentari (con una dipendenza pressoché totale escluso lo zucchero, la carne bovina ed il frumento), completamente dipendente in fatto di prodotti agricoli per l'industria (salvo il legno duro ed il tabacco), fortemente dipendente nel campo dei minerali e metalli (meno per i minerali di ferro, carbone, piombo e zinco). Altresì nota è la sua dipendenza in tema di combustibili. Nell'Europa Orientale, esclusa l'URSS, la situazione non muta. Includendo l'URSS avviene invece un ribaltamento delle posizioni con l'indiscusso dominio dei minerali, metalli e combustibili, ma con la dipendenza più o meno accentuata, a seconda dell'andamento del raccolto, dalle importazioni di cereali nonché dagli altri prodotti agricolo-alimentari e dalle bevande. L'URSS, inoltre, detiene nel proprio sottosuolo le più importanti riserve di minerali strategici insieme con il Sud Africa, ed estrae in percentuale sulla produzione mondiale annua mediamente il 28% di minerali di ferro, il 28% di cromo, il 17% di nickel, il 38% di magnesio, il 20% di tugsteno, il 23% di carbone, il 19% di vanadio, ecc. Perciò l'Europa Occidentale è costretta ad acquistare i prodotti minerali strategici necessari allo sviluppo dell'industria aeronautica, dei beni strumentali e degli strumenti di precisione, dall'Unione Sovietica e dal Sud Africa. L'URSS viene, pertanto, ad assumere in questo caso una posizione condizionante i rapporti commerciali Est-Ovest. Meno vulnerabile la posizione dei paesi socialisti europei in fatto di minerali strategici, considerato lo sviluppo delle loro industrie, ma altrettanto

dependenti come l'Europa Occidentale in fatto di materie prime, oltre che di prodotti agricoli per l'industria (Foglio, 1979).

Diverso è invece l'interscambio dei prodotti alimentari. L'URSS importa dall'Europa Occidentale soprattutto carni, prodotti lattiero-caseari, cereali, zucchero e derivati, bevande ed alcoolici e chiude i suoi conti con l'Ovest in negativo. Da qui il disappunto sovietico contro la politica agricola comunitaria, che con il suo carattere protezionistico costituisce un freno alle importazioni dei prodotti agricoli sovietici, ed un incentivo alle importazioni provenienti dai paesi emergenti. Con gli altri paesi socialisti europei la situazione, invece, si ribalta a favore di questi ultimi, soprattutto per effetto delle importazioni occidentali dall'Ungheria, dalla Polonia, dalla Bulgaria e dalla Repubblica Democratica Tedesca. Questo cospicuo interscambio di prodotti alimentari a sfavore dell'occidente europeo ha spesso generato vivaci polemiche soprattutto sulla politica commerciale comunitaria che permette agli operatori dei paesi dell'Est di utilizzare i principi dell'economia di mercato solo a loro vantaggio. Ne consegue un quadro delle relazioni internazionali alquanto complesso ma sostanzialmente articolato sui seguenti cardini:

Sul versante occidentale

- a) spinta al mantenimento ed all'intensificazione degli accordi commerciali con l'Est, soprattutto mediante accordi di compensazione in contropartita o in *buy-back deal*;
- b) intensificazione degli scambi intereuropei occidentali;
- c) rafforzamento dei legami commerciali con gli ACP sopravvanzando la concorrenza dei paesi dell'Est;
- d) differenziazione dei mercati di approvvigionamento dei prodotti alimentari, delle materie prime e dei combustibili, intensificando le vendite di prodotti nazionali sui mercati contraenti.

Sul versante orientale

- a) rallentamento delle importazioni dall'Europa Occidentale, ed a fronte un maggiore rafforzamento dei rapporti nell'area del COMECON;
- b) intensificazione degli scambi con l'URSS;
- c) approfondimento delle relazioni commerciali con i paesi in via di sviluppo fornitori di materie prime e combustibili; diversificazione degli approvvigionamenti, con l'apertura di nuovi mercati di sbocco alle forniture nazionali che per alcuni prodotti hanno già assimilato le tecniche occidentali.

Non c'è da meravigliarsi che i nostri stessi acquirenti di beni strumentali diventino prima o poi esportatori dei nostri tradizionali prodotti manufatti, o addirittura di interi processi produttivi industriali. Questo fenomeno è già avvenuto con i NIC (*New Industrialized Countries*) e doveva presto o tardi avvenire anche con i paesi dell'Est. Il problema semmai è di mantenere quel certo margine di superiorità tecnologica e competitività economica che ci consenta, pur attraverso la riconversione industriale continua, di sopravvanzare la concorrenza. Il problema non è certo di facile soluzione, ed il vantaggio tecnologico dell'Europa Occidentale rispetto al passato si è molto ridotto. Tuttavia, il consumo e le tecniche di produzione sono oggi profondamente mutate ed ancora di più dovrebbero cambiare in futuro. Dalla tabella 1 che segue si evincono i valori degli scambi commerciali tra l'Europa Occidentale ed Orientale. Considerata l'importanza delle relazioni commerciali con l'URSS, i valori riferiti agli scambi di quest'ultima con l'Occidente europeo sono stati enucleati a parte. Gli anni di riferimento sono: il 1973, 1981 e 1982 che ritengo sufficientemente indicativi dei più recenti sviluppi.

Volendo raffrontare questi dati con i traffici degli Stati Uniti o del Giappone con l'Europa Orientale i valori ricavati risulterebbero minimi con quelli della tab. 1. Si può pertanto affermare che l'Est europeo sviluppa i propri commerci *all'esterno della sua area, prevalentemente con l'Europa Occidentale*. Le cifre sono eloquenti: l'URSS esporta soprattutto prodotti energetici ed importa manufatti; il resto dell'Europa Orientale importa manufatti ma come dicevo prima è divenuto anche esportatore di tali beni, soprattutto in questi ultimi anni. Perciò, l'antico binomio materie prime contro manufatti dell'Europa Occidentale, dopo avere perso il suo significato originario tende sempre più verso profondi mutamenti e diversificazioni. Naturalmente il primo posto nei traffici dell'Europa Orientale spetta agli scambi commerciali all'interno dell'area, favoriti dalla ideologia comune, dalla vicinanza geografica e dalla difficoltà di acquisire valute estere dei paesi occidentali. A questo punto mi sembra interessante riportare i dati della tab. 2 che indicano la ripartizione percentuale degli scambi commerciali dell'Europa Orientale e dell'URSS ripartiti per grandi aree geografiche.

Volendo avere un termine di raffronto per valutare gli scambi commerciali dei paesi socialisti europei nel contesto del commercio mondiale, dico subito che la percentuale ad essi riferita oscilla mediamente in questi ultimi anni intorno al 9%. Cioè non è molto elevata; anche includendo la Cina sale di poco (1982, 10,5%). Questa percentuale potrebbe avere due significati: che ancora oggi le merci esportate hanno un peso economico scarso (i paesi industrializzati

TAB. 1

SCAMBI COMMERCIALI EUROPEI EST-OVEST
(in miliardi di dollari, esportazioni f.o.b., importazioni c.i.f.)

Europa Occidentale (*)	Importazioni da				esportazioni verso			
	URSS		Est Europa		URSS		Est Europa	
	1973	1981	1973	1981	1973	1981	1973	1981
<i>prodotti primari</i> . .	3,12	22,24	23,30	7,20	7,05	3,49	3,10	4,28
di cui:								
alimentari	0,16	0,17	0,17	1,80	1,60	3,10	2,35	2,50
energetici	1,60	19,78	21,00	0,69	3,85	0,11	0,17	0,40
<i>prodotti manifatturali</i>	0,85	2,55	2,55	3,37	8,10	3,41	14,40	11,39
di cui:								
semifiniti	0,42	1,64	1,65	1,18	3,30	1,41	5,60	4,72
beni strumentali .	0,38	0,79	0,78	1,10	2,40	1,56	6,45	5,36
tessili	0,04	0,05	0,05	0,62	1,35	0,28	1,20	0,99

(*) Esclusi gli scambi tra la Repubblica Federale di Germania e la Repubblica Democratica Tedesca.
Fonte - GATT, *International Trade 1982-83*.

TAB. 2

RIPARTIZIONE PERCENTUALE DEGLI SCAMBI DELL'EUROPA ORIENTALE
E DELL'URSS PER GRANDI AREE GEOGRAFICHE
(1965-1981-1982)

	URSS			Europa Orientale			Paesi industrializzati			Paesi in via di sviluppo		
	1965	1981	1982	1965	1981	1982	1965	1981	1982	1965	1981	1982
<i>esportazioni</i> dall'Europa Orientale e dall'URSS	24	18	18	39	32	32	22	31	30	12	16	17
<i>importazioni</i> dall'Europa Orientale e dall'URSS	23	21	21	40	30	33	25	34	32	10	13	13

Fonte - GATT, *International Trade 1982-83*.

hanno coperto il 61,6% del commercio mondiale nel 1982); che le difficoltà finanziarie di questi paesi non inducono a più incisivi slanci nelle relazioni internazionali. Dovrebbero perciò riproporsi le tesi prospettate, ovvero, che i piani di sviluppo di questi paesi sono stati realizzati solo in parte, l'industrializzazione è ad un buon punto ma ancora al di sotto della quantità, qualità e competitività occidentale, le spinte centripete all'interno dell'area prevalgono su quelle centrifughe verso l'esterno.

La tab. 3 pone in evidenza il valore degli scambi commerciali della Comunità Economica Europea con l'Europa dell'Est. E' interessante notare che dal 1979 i saldi sono tutti negativi, cioè la Comunità risulta tributaria verso l'Est europeo per acquisti di merci e servizi dopo avere invece segnato negli anni precedenti sempre saldi considerevolmente positivi. Inoltre, fino dal 1981, gli scambi tra gli stati membri della CEE, presi separatamente con l'Europa dell'Est, intesa globalmente, sono tutti deficitari. Tale disavanzo è principalmente dovuto al saldo negativo degli scambi commerciali con l'URSS. Tuttavia, negli ultimi anni anche gli altri paesi Est Europei hanno accentuato il loro saldo positivo nei confronti della CEE, soprattutto per effetto delle vendite di prodotti alimentari. Già ho accennato ai motivi di questo deterioramento della bilancia commerciale nell'Europa Occidentale. Essi sono principalmente dovuti ai tagli effettuati nei piani di investimento dei paesi dell'Europa dell'Est, alla scarsità di valuta pregiata, all'aggravamento del debito esterno di alcuni paesi socialisti (7), nonché al clima economico commerciale sfavorevole di questi ultimi anni.

(7) Indebitamento netto globale del COMECON verso l'Occidente in miliardi di dollari:

paesi	1970	1981	1985 (*)
Bulgaria	0,7	2,0	4 - 5
Cecoslovacchia	0,6	3,2	5 - 6
Polonia	1,1	24,4	31 - 35
RDT	1,4	11,8	18 - 20
Romania	1,6	10,4	19 - 21
Ungheria	0,6	7,6	10 - 11
URSS	1,0	10,5	30 - 35
banche COMECON	0,3	4,2	6 - 7
totale COMECON	7,3	74,1	123 - 140

(*) Proiezioni della Wharton Econometric Forecasting Associates.

Fonte - *Bank for International Settlements Annual Report, 1981.*

TAB. 3

COMMERCIO DELLA CEE CON L'EUROPA DELL'EST (*)
(1978-1982 in milioni di ECU)

anni	importazioni	esportazioni	saldo
1978	13.382	13.734	352
1979	16.582	14.946	—1.636
1980	20.068	16.773	—3.295
1981	22.257	17.321	—4.936
1982	26.330	17.298	—9.032

(*) Ad eccezione degli scambi tra le due Germanie.

Fonte - Eurostat, numero speciale 1958-1982.

Politica dei trasporti. — Un altro argomento di viva attualità ed importanza nell'ambito del tema proposto, geograficamente molto rilevante, è lo studio dei trasporti tra l'Europa Occidentale ed Orientale secondo i flussi e le tariffe di trasporto. Motivi di spazio non mi consentono di approfondire adeguatamente questo argomento, tuttavia, ritengo doveroso fare almeno alcune brevi precisazioni che rientrano nel concetto di concorrenza sleale analogamente alle pratiche commerciali di *dumping*. Dirò subito che con gli strumenti propri dell'economia di mercato è molto difficile, se non impossibile, resistere o controbattere la concorrenza dei paesi socialisti europei, ed in primo luogo dell'URSS. Tale concorrenza si esplica principalmente nel campo delle tariffe dei trasporti marittimi, per via d'acqua interna e su strada. In materia di tariffe dei trasporti per ferrovia e per via aerea, invece, i problemi dell'Occidente sono meno preoccupanti, considerato il monopolio di Stato delle ferrovie in tutti i paesi, nonché l'organizzazione statale dei trasporti aerei rigorosamente articolati su principi di reciprocità, a loro volta fondati sull'accordo generale tra tutti gli Stati che concorrono ai trasporti aerei internazionali.

La sintesi del problema è questa. I paesi ad economia di stato offrono da anni delle tariffe di trasporto sotto costo, non remunerative, volte alla penetrazione economica nell'Occidente ed in particolare nei paesi del Terzo Mondo. Tale politica delle tariffe ha due effetti: uno immediato ed un altro a lungo termine. Il primo comporta l'allontanamento della concorrenza ed il favore degli spedizionieri occidentali, il secondo consisterà nel prevedibile aumento delle tariffe, con incre-

menti largamente superiori al dovuto, nel momento in cui di fatto la concorrenza occidentale verrà eliminata.

Se questa politica delle tariffe venisse attuata su un piano di parità non ci sarebbe nulla da obiettare. In realtà, invece, i paesi socialisti europei attraverso il monopolio di Stato gestiscono tutti i servizi di trasporto. Nessun vettore occidentale può operare nell'area del COMECON europeo, ed i carichi vengono affidati ai vettori dell'Europa Orientale. Perciò, anche se gli occidentali offrissero prezzi ancora più favorevoli di quelli dell'Est non ci sarebbe nessuna possibilità di lavoro. Addirittura si arriva all'assurdo che questi paesi sperperano fattori di produzione a danno della collettività purché ciò rientri nel contesto della loro politica internazionale. Come dicevo, in materia di trasporti ferroviari il problema è meno sentito, però è ugualmente pericoloso. Infatti, senza alterare il prezzo globale del trasporto, variando solo l'itinerario nell'area socialista su un tragitto più lungo, è possibile incrementare gli introiti a favore dei paesi del COMECON europeo. In virtù di tariffe particolarmente favorevoli il trasporto internazionale attraverso l'Unione Sovietica può essere molto più conveniente rispetto a percorsi alternativi. Per esempio, i trasporti dall'Europa Centrale verso l'Estremo Oriente attraverso la transiberiana costituiscono un forte incentivo a discapito della navigazione marittima. Ancora di più lo saranno quando verrà terminata la seconda transiberiana, più a nord, la cosiddetta « BAM ».

In materia di trasporti su strada la situazione non muta sostanzialmente. Soprattutto nell'Unione Sovietica la partecipazione di vettori occidentali è praticamente nulla. Anche se alcuni accordi bilaterali hanno rappresentato qualche incentivo, il problema dell'assistenza al personale dei vettori, della mancanza di infrastrutture sociali per le loro necessità limita fortemente la partecipazione occidentale nei trasporti su strada nel COMECON europeo.

Per quanto riguarda la navigazione interna, tra l'area occidentale e quella orientale europea, i flussi di trasporto non sono molto intensi ed i carichi globali per anno poco rilevanti. E' soprattutto la Repubblica Federale di Germania ad allacciare più intensi rapporti con l'area del COMECON europeo, seguita dai Paesi Bassi e dal Belgio. Il traffico più intenso si svolge sull'Elba tra la Cecoslovacchia, la Repubblica Democratica Tedesca ed il porto di Amburgo dove la Cecoslovacchia ha diritto di porto libero. Seguono i trasporti sul Danubio tra la Repubblica Federale di Germania ed i paesi dell'Est con un totale tonnellaggio trasportato di 1.036.845 t nel 1979. Tuttavia, il naviglio è prevalentemente dell'Est. Infatti, la RFT ha partecipato solo con il 16% a questi trasporti con navi proprie. La navigazione

interna si articola anche sui corsi navigabili che uniscono l'Oder, l'Elba o il Reno tra di loro, soprattutto sull'Elba e sul Mittellandkanal e naturalmente a sud del Danubio. Il canale Reno-Meno-Danubio tuttora in costruzione consentirà il collegamento tra il Danubio e le vie navigabili dell'Europa Centrale ed Occidentale. Perciò, permetterà un collegamento diretto Est-Ovest. I paesi socialisti sono molto interessati al rapido completamento dell'opera che accrescerà notevolmente le loro capacità di collegamento e penetrazione economica nell'Ovest. Sarà, pertanto, necessaria l'adozione di una rigorosa disciplina comunitaria in fatto di trasporti per via d'acqua interna, onde evitare che le società armatrici occidentali vengano estromesse dalla concorrenza sleale delle flotte del COMECON, come già è avvenuto sul Danubio a danno delle compagnie austriache e tedesche.

La navigazione aerea, come dicevo, presenta rischi meno elevati; quella marittima invece è il sistema di trasporto più vulnerabile alla concorrenza dell'Est. Basti considerare i bassi costi salariali, energetici, di capitale delle compagnie di navigazione orientali per rendersi conto dell'entità della loro concorrenza. Una volta le crociere sul Mediterraneo erano prevalentemente italiane, oggi sono in mano all'Unione Sovietica. Gli obiettivi sono sempre gli stessi: estromettere le compagnie di trasporto occidentali che svolgono un ruolo importante nell'assetto economico dell'Occidente; maggiore introito di valute pregiate; rafforzamento degli obiettivi militari strategici. La concorrenza, inoltre, viene mossa su un piano di assoluta disparità, giacché le società armatrici occidentali non godono del diritto di stabilimento nei paesi del COMECON (contrariamente a quello che avviene nei paesi occidentali); navi non sovietiche non possono prendere carichi per un paese terzo in un porto sovietico; beneficiando dei principi della libera economia di mercato le compagnie di navigazione statali dell'Est possono acquistare le società occidentali, od acquisire posizioni di maggioranza nel capitale azionario, ecc.

Altro aspetto importante è la clausola CIF o FOB. I paesi socialisti europei esportano sempre CIF ed importano FOB. Ciò significa che l'esportatore orientale pagando le spese, l'assicurazione ed il nolo si riserva anche il diritto di indicare lo spedizioniere, che naturalmente è sempre un vettore del COMECON. Infine, per dare un'idea di quale possa essere l'entità della concorrenza si pensi solo che i tassi di nolo della *Baltic Orient Line* per il trasporto contenitori da Hong Kong-Singapore e la Comunità Europea sono tuttora del 30% inferiori a quelli praticati dalle compagnie occidentali. Mi sembra che questi dati siano sufficienti per meditare a lungo sulle prospettate convergenze ed integrazioni tra i due sistemi.

Conclusioni. — Lo stato delle relazioni Est-Ovest non induce a previsioni ottimistiche. Come ho cercato di mettere in evidenza, seppure a grandi linee, non sussistono i presupposti necessari per l'avvio di un dialogo che preluda ad una problematica integrativa in campo economico. Molto più fattibile è il dialogo sulla cooperazione economica tra i due sistemi, purché sia impostato sul principio rigoroso della reciprocità e del rispetto. Infatti, non sono ammissibili accordi che favoriscano la penetrazione economica dei paesi SETS nell'Europa dell'Ovest e non permettano in pratica nessuna contropartita per gli operatori occidentali. Questo è un punto nodale dei rapporti con l'Est. A parere di chi scrive, ove per gli anni trascorsi la tolleranza si giustificava nel contesto più ampio della globalità dei rapporti, allo stato attuale tale politica dovrebbe essere abbandonata, a meno che l'Europa Occidentale non voglia fornire ai paesi a commercio di Stato l'aiuto per battere la sua stessa economia.

Per quanto riguarda il riconoscimento della CEE da parte del COMECON i problemi appaiono ancora insormontabili. Ciò a causa della posizione intransigente dei paesi socialisti nei confronti della territorialità di Berlino Ovest e della questione delle due Germanie. Per intanto, in base al principio che esiste una sola nazione tedesca anche se vi sono due Stati tedeschi, i prodotti della RDT non sono soggetti alla tariffa doganale comune e pertanto sfuggono al regime di contingentamento della CEE anche se rientrano nei contingenti autonomi della RFT.

L'analisi dei flussi che compongono gli scambi Est-Ovest denota saldi relativamente modesti dei paesi socialisti che presentano esportazioni nette nel comparto dei beni primari. Il settore delle merci ad alto contenuto di materie prime e di energia risente, invece, della concorrenza dei paesi in via di sviluppo. Perciò l'Europa Orientale (in particolare l'URSS, la Polonia, l'Ungheria e la Bulgaria, in misura inferiore la RDT, la Cecoslovacchia e la Romania) saranno sempre più costrette a tenerne conto. Per quanto riguarda il comparto delle merci ad alta tecnologia, i paesi socialisti europei continuano ad essere importatori netti dall'Europa Occidentale, con la sola eccezione della RDT.

Nel campo dei combustibili l'Unione Sovietica dovrebbe diminuire in volume le esportazioni di petrolio e di gas naturale, tuttavia, le sue esportazioni saranno ancora dominate dall'energia che aumenterà notevolmente in valore. Tali diminuzioni sarebbero giustificate dalla necessità di considerare le risorse energetiche come un bene strategico. Inoltre, le oscillazioni di prezzo del petrolio sono causa di turbative economiche inconciliabili con la politica di stabilità di un SETS.

Perciò, molto probabilmente, si tenderà ad incentivare in compenso le esportazioni di manufatti (Colombatto, 1983).

Mi sembra interessante, infine, la politica di specializzazione nei riguardi dei mercati di sbocco. In questo senso la Polonia, l'Ungheria e la Romania sono molto più specializzate, ovvero protese verso l'esterno, mentre la RDT e la Cecoslovacchia, pur essendo altamente industrializzate, sono più legate da/verso gli scambi con gli altri paesi del blocco socialista. Sembra che a monte ci sia una distribuzione dei compiti, che spiegherebbe anche perché alcuni paesi dell'Est importano grandi quantitativi di merci dall'area socialista che poi riesportano nell'Europa Occidentale.

BIBLIOGRAFIA

- CATERINA G., *Il collegamento Reno-Meno-Danubio: una nuova idrovia per l'Europa*, Salerno, Ist. di Geografia, 1982.
- COLOMBATTO E., *L'economia dell'interscambio Italia-COMECON*, Torino, CCIAA, 1983.
- EUROSTAT, *Bollettino mensile del commercio esterno*, Bruxelles, 1983.
- FOGLIO A., *I mercati dell'Europa socialista*, Milano, Angeli, 1979.
- GATT, *International trade 1982/83*, Ginevra, 1983.
- GRILLI E., *Materie prime ed economia mondiale*, Bologna, Il Mulino, 1982.
- PARLAMENTO EUROPEO, *Relazioni della Comunità Europea con i paesi dell'Europa Orientale a commercio di Stato e con il COMECON*, Documenti di seduta 1982-1983, Bruxelles, 1982.
- TINBERGEN J., *Do communist and free economics show a converging pattern?*, « Sovietic Studies », Londra, 1961, pp. 333-341.
- KISS T., *Il COMECON*, Roma, Editori Riuniti, 1976.
- WILCZYNSKI J., *L'economia dei paesi socialisti*, Bologna, Il Mulino, 1973.
- ID., *Technology in COMECON*, Londra MacMillan, 1974.

LES TRAFICS EST-OUEST DANS LA PROBLEMATIQUE DE L'INTEGRATION. — La réalité des faits des relations internationales entre l'Europe Orientale et Occidentale, ne porte pas à des prévisions optimistes. S'il y a des convergences, elles se produisent dans le « submergé » c'est-à-dire dans les flux visibles et invisibles qui trouvent leur plus grande expression dans le commerce avec l'étranger. Pourtant l'échange Est-Ouest va se ralentir à cause des difficultés financières des pays socialistes et de la fin de la période définie d'occidentalisation de l'économie soviétique. En outre, les pays socialistes font fréquemment recours, avec grave préjugé de l'Occident, aux pratiques de *dumping*, surtout en matière de transports maritimes.

EAST-WEST AS AN ASPECT OF THE PROBLEM OF INTEGRATION. — The realities of international relations between Eastern and Western Europe offer no bright prospects. If there are convergences, these occur at the «submerged» level, in other words in the visible and invisible fluxes in international relations which find their main expression in international trade. However, East-West trade is slowing down, on account of the financial difficulties of the socialist countries and the end of the period of so-called westernization of the Soviet economy. Furthermore, the socialist countries practice dumping, particularly with regard to maritime transport, and this is extremely detrimental to the West.

Roma, Dipartimento di Studi Geoeconomici, Statistici, Storici per l'Analisi Regionale dell'Università «La Sapienza».