Università
Ca'Foscari
Venezia

Corso di Laurea Magistrale in Lingue e Istituzioni Economiche e Giuridiche dell'Asia e dell'Africa Mediterranea

Tesi di Laurea

Ca' Foscari
Dorsoduro 3246
30123 Venezia

Contesto, effetti e criticità della Unione Doganale tra Unione Europea e Repubblica di Turchia (1996)

Relatore
Ch. Prof. Vera Costantini
Ch. Prof. Renzo Riccardo Cavalieri

Laureando
Marta Marcon
Matricola 817693

Anno Accademico
2011 / 2012

ABSTRACT

L'argomento principale di questa tesi è l'analisi della Unione Doganale tra i paesi della Comunità Europea e la Repubblica di Turchia. Tale soggetto risulta interessante essendo la Turchia l'unico paese non membro ad aver stretto un forte rapporto economico con l'Unione, anche a testimonianza della continuità dei rapporti che intercorrono tra le due entità istituzionali.

Iniziando da una contestualizzazione che andasse non solo ad analizzare gli eventi storici, ma anche i climi politici e le situazioni economiche che hanno concorso alla concretizzazione dell'Unione Doganale, l'argomento è stato sviluppato analizzando nel dettaglio la legge, i suoi effetti e punti di criticità .

Si è cercato di riportare non solo gli effetti dell'Unione Doganale sull'economia turca, ma anche le conseguenze sulla sfera politica, legale ed amministrativa dello Stato turco.

Le ricerche si sono basate su articoli apparsi in riviste economiche, di studi politici e di affari internazionali.

Nella prima parte viene presentato un background storico che affonda le radici nel 1963 con la stipulazione del Trattato di Ankara e che ha portato, nel 1996, all'Unione Doganale tra Europa e Turchia come ultima tappa di un importante cammino. Nella seconda parte il Trattato di Unione Doganale viene analizzato dal punto di vista giuridico e legale: vengono riportate le riforme attuate dalla Turchia per armonizzare l'apparato amministrativo, legale e giuridico con i parametri delineati dall'Unione Europea, così come le riforme e gli aggiustamenti ancora incompiuti e necessari. La terza parte considera gli effetti dell'Unione Doganale sull'economia turca, in particolare sul settore dell'industria e sul commercio estero. A conclusione, la tesi prende in esame la situazione attuale sia dei rapporti derivanti dall'Unione Doganale, sia in generale sui rapporti che intercorrono tra Unione Europea e Turchia in un ottica di avvicinamento della seconda alla prima.

INDICE

Contesto, effetti e criticità della Unione Doganale tra Unione Europea e Repubblica di Turchia (1996)

1. *INTRODUZIONE* *6*
   GİRİŞ

2. *IL CONTESTO STORICO, POLITICO, ECONOMICO* *10*

3. *LA NORMATIVA APPLICABILE*
   Definizione e contesto *23*
   Analisi della Decisione No. 1/95 del Consiglio di Associazione
   CE – Turchia e successivi atti normativi *25*
   Protocolli e aiuti finanziari *43*
   Organi della Unione Doganale *48*
   Scopi e vantaggi della Unione Doganale *50*
   Le riforme attuate *54*
   La Legge Doganale turca *58*

4. *GLI EFFETTI*
   Interscambio con l'Unione Europea *62*
   FDI, infrastrutture e snodi logistici *82*
   Trasporto intermodale *110*

5. *BIBLIOGRAFIA E SITOGRAFIA* *116*

INDICE TABELLE

Tabella 1:	Categorie di fondi date alla Turchia e loro uso (in milioni di €)	*44*
Tabella 2:	Cooperazione finanziaria tra l'Unione Europea e Turchia (1964-1995)	*44*
Tabella 3:	Commercio estero della Turchia dal 1990 al 2001	*61*
Tabella 4:	Commercio della Turchia dal 2005 al 2011 (milioni di dollari)	*61*
Tabella 5:	Esportazioni turche divise per gruppo di Paesi (milioni di dollari)	*65*
Tabella 6:	Importazioni turche divise per gruppo di Paesi (milioni di dollari)	*66*
Tabella 7:	Maggiori export market del 2011	*66*
Tabella 8:	Commercio estero turco tra Paesi OECD e Paesi non-OECD (1995 e 2000)	*67*
Tabella 9:	Commercio della Turchia con i maggiori partner nel 2010 (prime 5 posizioni)	*68*
Tabella 10:	Commercio dell'EU con i maggiori partner nel 2011 (prime 10 posizioni)	*68*
Tabella 11:	Esportazioni turche verso l'Europa, divise per prodotto. (1980-1995)	*69*
Tabella 12:	Primi 10 prodotti esportati nel 2011 (divisi per gruppi di prodotti)	*70*
Tabella 13:	Importazioni turche dall'Europa divise per prodotto (1995- 2000 a confronto)	*71*
Tabella 14:	Importazioni europee dalla Turchia, divise per settore, nel 2011	*74*
Tabella 15:	Esportazioni europee verso la Turchia, divise per settore, nel 2011	*75*
Tabella 16:	Importazioni dell'Europa dalla Turchia, divisi per settore.	*76*
Tabella 17:	Esportazioni europee verso la Turchia, divise per prodotto.	*77*
Tabella 18:	Classificazione per settore degli investimenti esteri approvati	*80*
Tabella 19:	FDI nel settore delle infrastrutture turco (milioni di dollari)	*84*
Tabella 20:	I maggiori porti della Turchia	*91*
Tabella 21:	Modalità di trasporto delle esportazioni 2007-2009 (in %)	*95*
Tabella 22:	Modalità di trasporto delle importazioni 2007-2009 (in %)	*95*
Tabella 23:	Primi 5 Paesi in cui la Turchia esporta e modalità di trasporto delle merci nel 2009 (milioni di dollari)	*97*
Tabella 24:	Primi 5 Paesi in cui la Turchia esporta e modalità di trasporto delle merci nel 2009 (milioni di dollari)	*97*
Tabella 25:	Trasporto di merci e passeggeri in Turchia dal 2004 al 2008	*98*
Tabella 26:	Centri Logistici	*103*
Tabella 27:	Maggiori aziende di trasporto e logistica in Turchia	*108*
Tabella 28	Domanda futura di container in Turchia	*115*

INDICE GRAFICI

Grafico 1:	Supporto finanziario fornito dall'Unione Europea alla Turchia (2004-2010)	*45*
Grafico 2:	Commercio della Turchia con l'Unione Europea (percentuale del totale)	*62*
Grafico 3:	Commercio turco con l'Unione Europea (2007-2010)	*62*
Grafico 4:	Commercio di beni col mondo e con i Paesi europei	*67*
Grafico 5:	Importazioni ed esportazioni di servizi commerciali (esclusi i "servizi governativi")	*67*
Grafico 6:	Importazioni europee dalla Turchia, divise per settore, nel 2011	*74*
Grafico 7:	Esportazioni europee verso la Turchia, divise per settore, nel 2011	*75*
Grafico 8:	Importazioni dell'Europa dalla Turchia, divisi per settore	*76*
Grafico 9:	Esportazioni europee verso la Turchia, divise per prodotto	*77*
Grafico 10:	Commercio europeo con la Turchia nel 2011	*78*
Grafico 11:	Investimenti diretti esteri in Turchia	*81*
Grafico 12:	Esportazioni ed importazioni della Turchia, divise per mezzo di trasporto, nel 2009	*95*
Grafico 13:	Esportazioni ed importazioni della Turchia, divise per mezzo di trasporto, nel 2009	*95*
Grafico 14:	Container che passano i porti turchi (in milioni di TEU)	*96*
Grafico 15:	Statistiche sulle merci gestite nei porti turchi	*98*
Grafico 16:	LPI of top 10 Upper Middle Income Countries	*100*

INDICE FIGURE

Figura 1:	Maggiori porti della Turchia	*89*
Figura 2:	Porti appartenenti allo stato e porti privati in Turchia	*91*
Figura 3:	Centri logistici e trans shipment points	*105*
Figura 4:	Turkish Logistics Industry Trends	*108*
Figura 5:	Linee di container, ferry e Ro-Ro nel Mar Nero	*110*
Figura 6:	Linee nel Mar di Marmara, Mar Egeo e Mar Mediterraneo	*111*

1 INTRODUZIONE

Questa tesi verte sull'Unione Doganale tra Unione Europea e Repubblica di Turchia; in particolare verranno analizzati il contesto, la legge e gli effetti sull'economia e sugli investimenti diretti esteri della Unione Doganale sulla Turchia e sulla sua situazione interna.

Generalmente l'unione doganale viene definita come una forma di trattato economico che garantisce agli stati che la sottoscrivono un accesso preferenziale e libero ad un mercato comune, oltre alla possibilità di applicare una gamma di tariffe comuni nei confronti dei paesi terzi.[1]

Quella tra Unione Europea e Repubblica di Turchia risulta interessante essendo la Turchia l'unico Paese non membro ad aver stretto un rapporto economico così articolato e vincolante con l'Unione Europea.

Nel primo capitolo viene presentato il contesto in cui è stata creata l'Unione Doganale: vengono riportati i fatti più importanti, come tappe di un percorso stabilito dalle due entità istituzionali, già nel lontano 1963, che porterà alla stesura di quella che è la base legale della Unione Doganale, ossia la Decisione 1/95, entrata in vigore il 1 Gennaio 1996. Come si vedrà nel corso del capitolo, l'Unione Doganale non è il fine ultimo dei rapporti intrapresi tra Unione Europea e Repubblica di Turchia, bensì una tappa fondamentale per poter porre basi solide a sostegno dell'entrata della Turchia nella Unione Europea.

Nel secondo capitolo viene analizzata la Decisione 1/95, le successive modifiche e gli aspetti più interessanti che proprio la Decisione mette in evidenza all'interno del proprio corpo; vengono riportate alcune delle riforme attuate dalla Turchia per armonizzare l'apparato amministrativo, legale e giuridico ai parametri delineati

[1] Tratto dall'introduzione dell'articolo di TOGAN S., *On the European Union-Turkey Customs Union*, in CASE network, n. 426 (2011).

dall'Unione Europea, così come le riforme e gli aggiustamenti ancora incompiuti e necessari.

Nella terza ed ultima parte, a conclusione, vengono riportati non solo alcuni effetti dell'Unione Doganale sull'economia turca, in particolare sulle importazioni ed esportazioni, ma si è cercato di proporre un nesso tra effetti dell' Unione Doganale, investimenti diretti esteri e sistema logistico ed infrastrutturale marittimo portuale della Turchia. Lo scopo principale di quest'ultimo capitolo è stato quello di fornire una panoramica della situazione appena citata, ad un'ipotetica azienda italiana che voglia spingersi in Turchia, mostrando come, un settore come quello della logistica portuale, possa essere un'ottima opportunità date le carenze che vi sono in Turchia al giorno d'oggi.

Le ricerche si sono basate su articoli apparsi in riviste economiche, di studi politici e di affari internazionali e redatti da autori provenienti da tutto il mondo; questo elaborato riporta in una sola raccolta gli scritti degli studiosi che mi hanno maggiormente aiutata a comprendere, con occhio critico, lo sviluppo dei rapporti che hanno portato alla nascita dell'Unione Doganale tra Unione Europea e Repubblica di Turchia e le conseguenze che questo tipo di integrazione economica ha avuto, e si presume possa avere, nell'economia, nella stabilità interna, nella politica e nella gestione e sviluppo di un Paese non membro dell'Unione Europea, ma altrettanto presente nella vita Comunitaria.

1 *GİRİŞ*

Bu tez Avrupa Birliği ve Türkiye Cumhuriyeti arasında Gümrük Birliğiyle ilgileniyor; kontekstini, kanununu ve ekonomik doğrudan yabancı yatırımı ve iç durumunu üstünde Gümrük Birliği'nin etkilerini tahlil ettirecek.

Gümrük Birliği bir ekonomik antlaşma tanımlandırır; bu antlaşma, onu sıgorta eden devletlerine ortak merkeze tercihli ve özgür bir giriş kabul ediyor ve ücüncü Ülkelere ortak ücretleri imkan başvurur.

Avrupa Birliği ve Türkiye Gümrük Birliği ilginçtir çünkü Türkiye Avrupa Birliğiyle bağlayan bir ekonomik ilgini şart koşmış, tek olarak Avrupa Birliği'nin üyesini değil. Birinci bölümünde, Gümrük Birliği'nin taşıdığında kontekstisini gösterdirir: en önemli gerçekleri, iki Devletlerinden bir yolculuğun sahnelerini gibi kurup ve 1963'te başlamış. Bu yolculuk, 1 Ocak 1996'da yürürlüktedir ve Gümrük Birliği'nin kanuni kaynağısını olan, 1/95 Hükümüyle bitirmiş.

Bu Gümrük Birliği Avrupa Birliği ve Türkiye arasında son ilgilini değil ama Türkiye için de Avrupa Birliği'ne girişi önemli bir sahne.

İkinci bölümünde 1/95 Hükümü, onunden sonra değiştirmeleri ve kendisini metinde 1/95 Hükümünden gösterdiren en ilginç detayları analiz ettiriyorlar. Bazen yönetimsel ve kanuni yapmıs reformler ve gerekli reformlerden hakkında konuşacağım.

Üçüncü bölümünde Türk ekonomisi de kapsamlı ithalat ve ihracatta bazen etkilerini gösterdirecek; Gümrük Birliği, doğrudan yabancı yatırım ve Türkiye'nin lojistik ve limanlar sektörü arasında etkileri bir bağlam getirdim.

Araştırmalar ekonomik, politik ve uluslararası çalışmalrı dergisinde ve bütün dünyada gelen yazarlar yazmış.

Bütün bu yazarlar Gümrük Birliğini ve Türkiye için her geçen her gelen ekonomik ve politik imkanlarını anlamaya bana yardım etti.

2 *IL CONTESTO STORICO, POLITICO, ECONOMICO*

Nell'anno 1959, a poco dalla creazione della Comunità Economica Europea (CEE), la Turchia, insieme alla Grecia, per la prima volta manifestò ufficialmente il desiderio di diventare membro associato della Comunità e coronare, integrando la sua economia a quella dell'Europa, la lunga serie di rapporti da sempre intrattenuti dai due.

Bruxelles accettò entrambe le richieste, riservandosi la possibilità di non definire quando Grecia e Turchia sarebbero entrate a tutti gli effetti nella Comunità. I negoziati con la Turchia portarono alla stipula del Trattato di Ankara[2] il 12 Settembre 1963, considerato il punto cardine delle relazioni tra la Repubblica di Turchia e l'Unione Europea. Lo scopo ultimo del Trattato di Ankara era quello di creare un'Unione Doganale tra Europa e Turchia attraverso il rafforzamento delle relazioni economiche e commerciali tra i due nello scambio di beni industriali, prevedendo anche futuri accordi sui prodotti agricoli (sottoposti ad un trattamento speciale), sul settore dei servizi, sulla libera circolazione dei lavoratori ed infine mirando ad un'armonizzazione dei sistemi tributari, una coordinazione maggiore nel campo delle politiche di trasporto[3]. Il Trattato entrò in vigore il 1 Dicembre 1964 e in sé fu una sorta di banco di prova, per la Turchia: avrebbe avuto completo accesso all'Unione Europea qualora avesse provato la sua capacità di sottostare alle responsabilità pattuite nell'accordo del Trattato[4].

---

[2] Trattato di Ankara o Ankara Agreement o Association Agreement: trattato che crea un Associazione tra la Repubblica di Turchia e la CEE.
Tratto dall'articolo di S. MALKOC, *The effects of the Customs union on the foreign trade and industry, s.n.t.,* p. *2.*

[3] Come si vedrà in seguito, fu proprio l'Unione Doganale che lasciava auspicare ad una futura entrata della Turchia nell'Unione Europea, attraverso l'iniziale integrazione economica tra i due.

[4] In principio, quindi, il Trattato di Ankara si proponeva di preparare la Turchia, attraverso l'integrazione economica, all'entrata nell'Unione Europea.
Tratto dall'articolo di A. ADAM and T. MOUTOS, *Turkish Delight for Some, Cold Turkey for Others?: The Effects of the EU-Turkey Customs Union*, in CESifo Working Paper No. 1550, p. 2

Il Trattato si basava principalmente su tre punti fondamentali: l'Unione Doganale, la libera circolazione di lavoratori e l'assistenza finanziaria fornita alla Turchia dall'Unione Europea tramite protocolli finanziari.

Un altro aspetto importante del Trattato si scorge nell'azione dell'Europa nel consigliare alla Turchia di introdurre nei suoi commerci con i "paesi terzi"[5] il cosiddetto CET (Common External Tariff)[6] in vigore nei paesi europei[7]: con ognuno di questi paesi, divisi per aree, l'Europa ha concluso accordi di commercio preferenziale (preferential trade agreement) a cui la Turchia è invitata a prender parte[8].

Il punto di forza del trattato, come già espresso, era l'istituzione dell'Unione Doganale, la cui attuazione si componeva in tre fasi principali: "fase preparatoria", "fase transitoria" ed infine "fase finale".

La "fase preparatoria" sarebbe dovuta durare più di cinque anni ma meno di undici, periodo in cui la Turchia non doveva sottostare ad alcun obbligo. Nei nove anni successivi al 1963, fino al 1972, la Turchia rafforzò la propria economia, il volume di affari con l'Europa incrementò notevolmente stabilendo condizioni di commercio favorevoli e gli aiuti finanziari previsti dal Trattato vennero conferiti. Il 13 Novembre 1970, a concludere la prima fase, venne stipulato il cosiddetto "Additional Protocol" che definiva nel dettaglio come sarebbe stata stabilita l'Unione Doganale, oltre a disporre le procedure, i termini utili alla seconda fase, la "fase transitoria". Nel frattempo vennero formati gli organi dell'Associazione: la Commissione Associativa e una Commissione di Cooperazione doganale. L'Unione Europea, quindi, modificò il

[5] Si intendono i paesi che non fanno parte dell'Unione Doganale tra Turchia ed Europa.

[6] CET o CCT (Common External Tariff o Common Customs Tariff): si tratta di un tariffario comune e vigente in tutti i territori dell'Unione Europea le cui tariffe vengono applicate alle importazioni provenienti dai paesi che non fanno parte dell'Unione. Il CCT europeo è in armonia ed affiliato al GATT (General Agreement on Tariffs and Trade): dal 1995, infatti, l'Europa fa riferimento al "GATT Uruguay Round of negotiations"per quanto riguarda i maggiori accordi nel campo dello scambio di prodotti del dettore industriale, agricolo e dei servizi; nella recezione da parte dei Paesi aderenti di leggi e discipline di materie nuove ed adeguate, che dovranno essere integrate alla propria legislazione. Di conseguenza la Turchia ha dovuto accettare ed allinearsi (direttamente o tramite le riforme necessarie derivanti dall'Unione Doganale) alle disposizioni presenti nell'"Uruguay Round".

[7] Tratto dall'articolo di B. YILMAZ, *The relations of Turkey with the European Union: candidate forever?*, in Center for European Studies Working Paper Series, n.167 (2008), p. 2.

[8] Tratto dall'articolo di S. TOGAN, *Effects of a Turkey-European Union Customs Union and Prospects for the Future,* in Russian and East European Finance and Trade, v. XXXVI, iss. 4 (2000), p. 6.

proprio atteggiamento nei confronti dei beni industriali e parzialmente per quanto riguarda il settore agricolo: eliminò tutte i dazi doganali e le restrizioni quantitative sulle importazioni di prodotti industriali proveniente dalla Turchia e stese una lista di concessioni nel settore agricolo in cui i due sarebbero potuti entrare in compromesso[9]. L'Additional Protocol, che mirava all'integrazione della Turchia nel mercato comune europeo, entrò in vigore nel 1973; i compromessi nel settore dei servizi furono da subito ad un punto morto e contemporaneamente il Consiglio Associativo dovette lavorare alla stesura di leggi che disciplinassero i flussi di lavoratori turchi verso l'Europa e la loro previdenza sociale, l'approvvigionamento pubblico, i monopoli di stato condotti con un approccio non discriminatorio e la concorrenza oltre ai sussidi e agli proveniente dallo stato. Da un canto la Turchia fu incoraggiata a prendere come modello quello europeo per le riforme interne necessarie (che come si vedrà, non coinvolgono solo il campo commerciale relativo ai rapporti doganali con l'Europa), dall'altro entrambi continuarono per un certo periodo ad applicare le cosiddette leggi anti-dumping o altre misure di protezionismo simili, verso le importazioni provenienti dall'altro[10].

Durante la "fase transitoria" (1973-1995), quindi, l'Unione Europea eliminò imposte e altre norme restrittive verso le importazioni di beni industriali provenienti dalla Repubblica turca, mentre la Turchia gradualmente eliminò le imposte e le restrizioni quantitative sui prodotti industriali europei: le basi dell'Unione Doganali sarebbero state così gettate passo dopo passo.

---

[9] Tratto dall'articolo di S. PEERS, *Living in sin Legal Integration Under the EC-Turkey Customs Union*, in Eur J Int Law v. VII (1996), p. 412.

[10] *Ivi,* p. 413.

Misure Anti dumping: si tratta di un dazio che grava sulle aziende extra europee che violano le politiche restrittive di un altro Paese in materia di prezzi dei beni. Per un'analisi più attenta è possibile visitare il seguente sito: http://ec.europa.eu/trade/tackling-unfair-trade/trade-defence/anti-dumping/

Un'altra misura che viene utilizzata a protezione del mercato è l'applicazione della legge "anti subsidy" utilizzata nel momento in cui viene riscontrato il caso in cui un governo o un organizzazione pubblica da un contributo finanziario che entra nelle casse del beneficiario. Visitare il seguente sito per una descrizione approfondita dei procedimenti attuati dall'Unione Europea: http://ec.europa.eu/trade/tackling-unfair-trade/trade-defence/anti-subsidy/

La Turchia accettò, con il Trattato di Ankara prima e con l'Additional Protocol poi, di trascorrere un periodo di adattamento della durata di 12 anni per adempire agli obblighi derivanti dall'Unione Doganale e rispetto ai prodotti industriali potenzialmente competitivi in pochi anni, e un periodo di transizione lungo 22 anni durante i quali si sarebbero abbassate le misure protezionistiche verso i propri "prodotti sensibili"[11] e rispetto ai prodotti manifatturieri di settori non ancora considerati competitivi[12]. L'Additional Protocol, come il Trattato, garantiva inoltre la libera circolazione di persone tra i due attori nei 12 o 22 anni successivi; grazie al Protocollo, i prodotti agricoli turchi guadagnarono forza, nel mercato europeo anche se continuarono ad essere un argomento di attrito e ad essere considerati in maniera separata[13].

Durante gli anni '70 e maggiormente durante gli anni '80[14], tensioni interne alla Turchia, (alcune create da gruppi di industriali e sindacati che consideravano lo sviluppo dell'industria turca ancora troppo acerbo per poter adempiere agli obblighi dell'Unione Doganale) portarono ad una fase di stallo nei rapporti con l'Unione Europea, influenzando negativamente l'applicazione del Protocollo. Fecero sì che il governo turco non mantenesse gli impegni presi durante la fase iniziale, il quale tentò invano di abbassare le imposte come programmato : si sforzò di rivedere i termini del Trattato, presentando, nel 1978, un piano in cui venivano richiesti cinque anni di tempo per adempiere agli obblighi iniziali col fine di poter proteggere l'industria turca. Quest'azione, però, venne vista dall'Unione Europea come un tentativo per bloccare i termini del Trattato e rallentare il processo di adesione.

Anche gli anni '80 furono un decennio difficile per la Turchia: conflitti interni in corso, crisi economica e un colpo di stato portarono la Turchia sul banco degli imputati nei

[11] Prodotti sensibili: gamma di prodotti come i tappetini di tessuto per la automobili, i filati o i tessuti di cotone.

[12] Venne stipulato un accordo separato nel 1996 che prevedeva la liberalizzazione nei 3 anni successivi del mercato dei beni appartenenti alla categoria ECSC.

[13] Vige anche un accordo di FTA (Free Trade Area) tra Europa, Turchia ed altri Paesi, anche per quanto riguarda i prodotti agricoli.

[14] Da ricordare la crisi economica che ha pervaso la Turchia in quegli anni, ma soprattutto il golpe del 1980.

circoli europei e le fredde relazioni tra i due comportarono un decremento del livello del volume degli affari, un sempre maggiore interesse verso la situazione interna del Paese[15] e al blocco dell'aiuto finanziario su pressioni greche.

Uno dei primi momenti di tensione risale alla prima crisi petrolifera che comportò un aumento del tasso di disoccupazione limitando, quindi, i flussi di lavoratori provenienti dalla Turchia. Un altro importante motivo di incomprensione fu il processo per la creazione di un'area di libero scambio nel Mediterraneo intrapreso dall'Europa e rivolto a tutti gli Stati mediterranei; questo andava, infatti, a intaccare i privilegi derivanti dall'Unione Doganale per quanto riguarda i prodotti industriali turchi[16].

Nonostante le difficoltà, nel 1980 si riscontra una delle due più importanti riforme della storia turca per la liberalizzazione del mercato[17]: il governo turco decise di seguire una politica economica diversa, verso un modello economico aperto, basando la propria economia sulle operazioni delle forze di mercato. Adottò la strategia basata sulla crescita derivante dalle esportazioni (export-led growth strategy)[18], unito ad una graduale liberalizzazione del commercio estero (importazioni ed esportazioni), a un regime di tassi di cambio più flessibile accompagnato da una liberalizzazione fiscale, programmi di incentivi per le esportazioni più validi, riforme nella regolamentazione del commercio estero, in questi cambiamenti il ruolo dello stato sarebbe stato sempre più un ruolo di "controllore del mercato", piuttosto che di "attore nel mercato" e le aziende statali sarebbero state privatizzate .

Le azioni principali del programma di privatizzazioni mira a:

[15] A questo si aggiunse il processo di adesione di Grecia e Spagna. La Grecia divenne membro effettivo nel 1981 mentre la Spagna nel 1986. La presenza della Grecia nell'Unione Europea portò a volte a rallentamenti nei rapporti tra Europa e Turchia.

[16] Tratto dall'articolo di A. ADAM and T. MOUTOS, *op. cit.,* p. 6

[17] L'altra è stata, proprio, l'accordo di Unione Doganale tra Turchia ed Europa (Customs Union Agreement).

[18] Nei decenni precedenti l'economia turca era basata sul modello dell'"import substitution growth": un'economia chiusa caratterizzata da tassi di cambio fissi, regolazione delle importazioni basata su quote, misure protezionistiche delle industrie domestiche. Questo tipo di riforma economica è avvenuto anche in altri paesi in via di sviluppo, nello stesso periodo.

- ◊ La graduale riduzione dell'azione dello stato nell'economia in favore di un'economia di mercato libera e dello sviluppo di una maggiore competitività dell'impresa privata;
- ◊ Puntare ad una migliore gestione ed efficienza dell'economia e dell'azienda privata;
- ◊ L'eliminazione dal budget dello stato, dei costi delle aziende di cui lo stato è proprietario;
- ◊ Lo sviluppo del mercato dei capitali e l'incentivazione al movimento di investimenti privati nell'economia[19].

Le esportazioni diventarono, quindi, il motore principale della crescita economica turca nella nuova strategia, andando ad influire positivamente anche nelle relazioni con l'Europa[20]. I rapporti tra i due lentamente si rianimarono e nel 1987 la Turchia fece ufficialmente richiesta per poter entrare a far parte dell'Unione Europea. Nel 1989 la Commissione Europea diede una risposta negativa alla Turchia, specificando che a fornire dubbi sull'eleggibilità del Paese erano soprattutto gravi problemi economici (alti livelli di inflazione, un tasso di natalità alto rispetto a bassi livelli di entrate a livello nazionale e bassi livelli di stipendi) e questioni riguardanti la democrazia (ad esempio: disparità di trattamento tra i sessi, la questione delle minoranze, la questione di Cipro) che non rendevano la Turchia pronta ed idonea a sottostare agli obblighi derivanti dall'essere membro effettivo. Nonostante il rifiuto, però, vennero evidenziati diversi punti positivi, sull'economia turca, tra i quali: alti tassi di crescita economica (e quindi un promettente futuro), buoni risultati del programma di privatizzazioni iniziato nel 1980, la presenza di un settore turistico potenzialmente forte, la forte presenza di lavoratori turchi all'estero che contribuivano ai bilanci dei conti turchi.

Gli anni '90 si aprirono con importanti cambiamenti politici dati dal crollo dell'Unione Sovietica, e proprio in quegli anni i negoziati tra Europa e Turchia ebbero un nuovo

[19] Tratto dall'articolo di H. GUNAYDİN, *Globalization and privatization of ports in Turkey*, in IEHC, session 58 (2006), p. 11.
[20] Tratto dall'articolo di S. MALKOC, *op. cit.,* p. 3

slancio: l'importanza strategica della Turchia nella politica internazionale e negli interessi dei Paesi occidentali venne rivalutata e persino valorizzata.

L'Unione Europea, in nome degli accordi presi con la stipula del Trattato di Ankara, nel 1990 propose di continuare il processo di integrazione economica estendendo l'Unione Doganale includendo i prodotti industriali turchi entro il 1995[21], promettendo programmi di aiuti ed incentivi ai settori "deboli" dell'economia turca quali, tra gli altri, l'agricoltura[22], il settore energetico, quello dei servizi. Stando a quanto stabilito nell'Additional Protocol, lo scopo principale dei rapporti era quello di creare un'Unione Doganale tra Turchia ed Europa nei 22 anni successivi alla sua stipula; di conseguenza l'Unione Doganale sarebbe dovuta entrare in vigore a partire dal 1995.

Nel 1992 il Consiglio Europeo si riunì a Lisbona ed in quel frangente venne dichiarato che "il ruolo della Turchia nella situazione politica europea attuale era di fondamentale importanza"[23]. Durante una riunione del Consiglio Associativo (Association Council[24]) a Bruxelles, nel Novembre dello stesso anno, le parti si accordarono per la ripresa del dialogo, dei negoziati e per l'attuazione degli obblighi decisi in precedenza.

Un anno dopo, nel 1993, il Consiglio Associativo si riunì e l'Unione Europea decise in maniera definitiva di dare inizio alla nuova fase dei rapporti tra i due.

Il consiglio associativo adottò la cosiddetta "Decision 1\95" che prevedeva il completamento dell'Unione Doganale tra Turchia ed Unione Europea sui beni industriali, entro il 31 Dicembre 1995; inoltre, l'Unione Europea offrì aiuto finanziario alla Turchia come membro dell'Unione Doganale.

Nel Marzo 1995, durante un meeting dell'Association Council, si è deciso a tutti gli effetti che la Turchia avrebbe stretto un rapporto di Unione Doganale con l'Europa.

Il 1 Gennaio 1996, l'Unione Doganale entrò in vigore facendo iniziare una nuova fase dei rapporti tra Europa e Turchia: la Turchia sperava sempre di più in una futura

[21] Si intende dire che le parti si accordarono per abolire tutte i dazi sulle importazioni su determinati prodotti.

[22] Successivamente vennero stipulati accordi separati a disciplina del commercio dei prodotti agricoli non lavorati. Si vedano i capitoli successivi.

[23] Tratto dall'articolo di B. YILMAZ, *op cit.*, p. 6.

[24] L'Association Council è l'organo decisionale più importante dell'associazione tra Europa e Turchia.

entrata in Europa e per adempiere agli obblighi del Trattato attuò riforme che portarono all'eliminazione dei dazi doganali, delle restrizioni quantitative (oltre a quelle simili o aventi gli stessi effetti) sul commercio di prodotti con l'Europa. La Decisione riguardava il libero scambio di merci e le relative questioni che necessitavano una risoluzione: con essa si completò il processo di abolizione delle restrizioni (tariffe doganali e restrizioni quantitative) sulle importazioni e venne garantita la libera circolazione delle merci. La conseguenza principale che comportava la Decisione si percepisce nell'obbligo imposto alla Turchia di adeguarsi e di allinearsi alle disposizioni, alle leggi e alle convenzioni poste in essere e proprie dell'Unione Europea: l'Unione Europea, infatti, ha posto come clausola l'interpretazione di qualsiasi disposizione doganale secondo i criteri e i canoni utilizzati in ambito prettamente Comunitario.

Uno degli aspetti più interessanti e complicati da attuare, soprattutto da parte turca, concerneva la rimozione delle barriere tecniche che bloccavano il commercio; la Turchia adottò anche i meccanismi comunitari riguardo la standardizzazione, la qualità e le certificazioni dei prodotti. Per facilitare il processo di armonizzazione con l'Europa, e nella speranza di entrare a far parte in un futuro prossimo dell'Unione Europea, la Repubblica di Turchia decise di equilibrare le proprie politiche e leggi nel campo dello sviluppo economico[25]. Oltre a richiedere alla Turchia di adottare il piano CET nei confronti delle importazioni proveniente da paesi terzi, l'Europa consigliò alla Turchia di fare propri anche tutti gli accordi economici preferenziali (preferential agreements) che intercorrono tra l'Europa ed altri Paesi.

La fine del 1997 rappresenta una data importante: con il summit di Lussemburgo vennero aperti i negoziati per l'ampliamento dell'Unione Europea ai Paesi dell'ex blocco sovietico; nonostante altri Paesi non possedevano ancora i requisiti minimi per poter accedere all'Unione Europea, la Turchia venne nuovamente considerata non

[25] Tratto dall'articolo di B. NEYAPTI, F. TAPKIN and M. ÜNGÖR*, Has European Customs Union Agreement Really Affected Turkey's Trade?*, in Bilkent University Working Paper n. 04, 2004 pp. 3, 5.
Da notare che il processo di allineamento della legislazione turca a quella europea e i processi di riforme necessari all'ammodernamento della Turchia sono stati esplicitamente richiesti dall'Unione Europea ed erano di basilare importanza ai fini del corretto sviluppo dell'Unione tra le due entità istituzionali.

adatta nonostante venne accertato il fatto che le relazioni all'interno dell'Unione Doganale fossero buone e che il funzionamento stesso dell'Unione Doganale stesse dando buoni frutti. L'Unione Europea preferì glissare insistendo sulle migliorie necessarie sia in campo economico che per quanto riguarda la questione dei diritti umani entro i confini turchi, relegandola entro i paesi ancora lontani dall'accesso alla Comunità[26]. I rapporti trai due si incrinarono, essendo i propositi dell'Europa, rivolti più ad una maggiore integrazione economica e ad un maggiore rafforzamento delle condizioni già esistenti (soprattutto per quanto riguarda l'Unione Doganale), piuttosto che ad un'evoluzione dei rapporti con la Turchia. Considerati i rapporti tesi, un passo in avanti a favore della ripresa dei negoziati fu l'approvazione della "Decision 1\98" che regolava la circolazione dei prodotti agricoli tra Unione Europea e Turchia in un ambito di regime preferenziale. Due anni dopo, durante il summit di Helsinki del 1999, gli stati membri decisero che la Turchia sarebbe potuta diventare a tutti gli effetti uno stato candidato (senza, però, alludere ad alcuna data in particolare) se avesse raggiunto i cosiddetti "Copenhagen criteria"[27], essendo sottoposta ad un monitoraggio secondo modalità e gradi uguali gli altri stati nella medesima modalità di attesa[28]. Il nuovo "status" della Turchia le dava accesso ai possibili benefit che venivano rilasciati ai paesi candidati per sostenere e supportare i lavori preparatori: l' Accession Partnership è l'esempio più importante.

Nell'Aprile 2000 l'Unione Europea stilò alcuni regolamenti atti a rafforzare l'Unione Doganale con la Turchia: nel Regolamento n. 764/2000 del Consiglio Europeo del 10 Aprile 2000 e nella Decisione n. 2/2000 del Consiglio di Associazione CE-Turchia dell'11 Aprile 2000, si ribadiscono le intenzioni e vengono incoraggiate azioni per incrementare i rapporti sia tramite aiuti finanziari sia attraverso progetti di sostegno e cooperazione all'allineamento legislativo della Turchia a quello europeo, all'accesso al mercato interno, alla liberalizzazione di movimenti di capitali, alla legge sulla

[26] B. YILMAZ, *op. cit., p.* 9.

[27] Copenhagen Criteria: sono i criteri necessari affinché uno stato possa candidarsi per entrare a far parte a tutti gli effetti dell'Unione Europea.

[28] B. YILMAZ, *op. cit.,* p. 11.

concorrenza, alla giustizia e affari interni[29]. Altri campi in cui i progetti di cooperazione avranno luogo sono quelli relativi alla ricerca, all'istruzione, alla cultura: non va dimenticato che qualora l'Unione Europea riscontrasse una mancanza di principi fondamentali quali la violazione della democrazia piuttosto che dei diritti dell'uomo o del diritto internazionale, il sostegno da parte dell'Europa verrà ritirato e bloccato.

Nel Marzo 2001 la Turchia adottò il proprio "National Program for the Adoption of the EU" successivamente all'approvazione da parte della commissione Europea: conteneva priorità dell'Unione Europea nel breve e medio periodo riguardo tematiche varie, dalla democrazia all'efficacia della legge. Nel Progress Report stilato dalla Commissione europea sugli stati candidati, la Turchia venne valutata in maniera positiva nonostante furono evidenziate delle debolezze interne soprattutto in materia di diritti umani e libertà dei cittadini[30]. Nel 2002 alcuni obiettivi presenti nel National Program, come l'abolizione della pena di morte e la possibilità di insegnamento nelle scuole in lingue diverse dal turco, non furono raggiunti a causa, secondo il parere di alcuni studiosi, dell'atteggiamento della coalizione[31] salita al governo che non accettava i cambiamenti costituzionali necessari. Vennero indette elezioni per le modifiche necessarie alla costituzione, ma vennero intese dall'Unione Europea come un tentativo di cambio di rotta da parte della Turchia. Nel Novembre 2002, salì al potere il partito politico AKP[32], partito di orientamento religioso, guidato da Recep Tayyip Erdoğan: in Europa sempre più perplessità sul futuro delle relazioni con la Turchia iniziarono a diffondersi. Un mese più tardi, nel Dicembre 2002, ad un mese dalle elezioni, venne stilato e sottoposto al vaglio del Parlamento il cosiddetto "Copenhagen Package"[33] redatto

[29] Si mira alla progressiva abolizione di dazi anche nel campo sei servizi. Alcuni altri campi considerati sono quelli della politica agraria, delle nuove tecnologie. Si veda il seguente sito per accedere ai fascicoli citati: http://eur-lex.europa.eu/en/dossier/dossier_07.htm

[30] Alcune delle altre questioni su cui l'Europa chiedeva si fossero cambiati i termini: efficacia delle strutture democratiche, aumento della libertà di associazione e diritto di associarsi e leggi in materia di detenzione (soprattutto di intellettuali).

[31] Ci si riferisce a parte della coalizione, quella del Partito Nazionale

[32] AKP acronimo di Adalet ve Kalkınma Partisi (Partito per la giustizia e lo sviluppo).

[33] Copenhagen Package: un pacchetto di riforme nato per adempiere ai requisiti necessari per poter presentare la propria candidatura a membro dell'Unione Europea.

tenendo conto delle valutazioni europee presenti nel Regular Report[34] del 2002: dare nuovo impeto alle riforme in atto, aumentare la credibilità[35] e la fiducia nello stato e nell'effettività delle riforme attuate[36]; l'Unione Europea e la Turchia, inoltre, nello stesso anno si impegnarono nei rapporti per estendere l'Unione Doganale, e quindi aprire alla liberalizzazione, anche al settore dei servizi e nell'ambito dell'approvvigionamento pubblico attraverso la stesura di alcune linee guida.

Nel Dicembre 2004, dopo che furono accertati progressi della Turchia, l'Unione Europea iniziò formalmente i lavori di negoziato con la Turchia anche se va ricordato che quello dell'entrata nell'Unione Europea è un processo lungo e non privo di ostacoli o rallentamenti. Un anno più tardi, nell'Ottobre 2005, il Consiglio Europeo approvò il protocollo "Negotiation Framework" in cui venivano stabiliti i principi che dovevano seguire i negoziati, la struttura secondo cui dovevano continuare i negoziati e le sue procedure: questo avvenne poiché i lavori di screening analitico del recepimento dell'acquis communitaire da parte del sistema legislativo turco diedero risultati positivi. Successivamente seguì una fase di monitoraggio: strumento con cui l'Unione Europea sarebbe stata in grado di analizzare la situazione interna della Turchia, in risposta agli sforzi di governo volti all'attuazione delle richieste poste dall'Europa.

Nel 2007 l'Europa stilò il Trattato di Lisbona che comportò alcune novità, ad esempio, nell'attribuire le competenze tra Unione Europea e stati membri piuttosto che rivisitando il ruolo di alcuni organi in materia di politica commerciale o dare il controllo all'Unione Europea per quanto riguarda gli aspetti commerciali relativi ai campi della proprietà intellettuale e degli investimenti diretti esteri. Anche l'Unione Doganale con la Turchia risentì delle modifiche del Trattato di Lisbona sia perché essa ha comportato cambiamenti interni all'Europa soprattutto in materia di politiche commerciali (trade

[34] Si tratta di un report stilato una volta l'anno dall'Unione Europea in cui vengono riportati i cambiamenti interni che uno stato candidato ha effettuato col fine di soddisfare i parametri e le richieste dell'Unione Europea.

[35] Venne dichiarata tolleranza zero verso le pratiche di tortura e di maltrattamento dei carcerati.

[36] Tratto dall'articolo di A. GÜNEY, *The future of Turkey in the European Union*, in Futures, vol XXXVII (2005), p. 305.

policy) sia perché l'ampliamento del raggio d'azione degli scambi commerciali cambia inevitabilmente l'atteggiamento e le attività dell'Europa.

Nel 2008 venne rivisto e modificato nuovamente[37] l'"Accession Partnership" per dare nuovo slancio ai negoziati ed adeguarli alle necessità presenti: vennero disposte richieste che prevedevano la soddisfazione da parte della Turchia, dei "Copenhagen Criteria" e sforzi verso le disposizioni del 2005.

Nel 2010 venne creato dalla segreteria generale per gli affari europei, e sottoposto successivamente all'approvazione del Consiglio dei Ministri, un nuovo piano strategico che consentisse di ottenere risultati maggiori ed in maniera più celere nei negoziati per l'accesso della Turchia a membro effettivo; questa nuova "strategia europea per il processo di accesso della Turchia" si fondava su quattro pilastri inerenti alla volontà da parte dell'Unione Europea di continuare i negoziati di accesso con la Turchia; al richiamo degli obblighi stabiliti nel "Turkey's Programme for the Alignment with the Acquis"[38]; allo sforzo politico riguardo a questioni sui diritti umani e sul processo di democratizzazione del paese, infine riferimenti alle strategie future da utilizzare.

Yilmaz[39] (2008) sostiene che sin dall'inizio delle relazioni appena descritte, la Turchia era in una posizione svantaggiata in quella che viene definita da molti "un'Unione Doganale asimmetrica": diversi, infatti erano gli scopi politici ed economici e le aspettative che muovevano i due attori, come diverse erano le posizioni di forza tra i due. Nel corso delle trattative, molti furono i motivi di incomprensioni e rallentamenti al processo di Unione Doganale: entrambi non volevano o non erano in grado di impegnarsi fino infondo nel rispettare gli obblighi decisi alla stipula del Trattato. La Turchia mirava ad una futura entrata in Europa la quale, a sua volta, mirava

[37] Precedenti modifiche negli anni 2003 e 2006.

[38] Si tratta di un programma che coinvolge un determinato periodo, in cui ogni materia occupa un capitolo: in ognuno di essi vi sono tutte le regole, le decisioni, i parametri e tutti i dettagli presenti e futuri a cui la Turchia deve allinearsi per poter accedere nell'Unione Europea. Visitare il seguente sito per un'analisi dettagliata del programma: http://www.abgs.gov.tr/index.php?p=6&l=2

[39] B. YILMAZ, *The relations of Turkey with the European Union: candidate forever?*, in Center for European Studies Working Paper Series, n.167 (2008), p. 3.

principalmente ai benefici economici derivanti dall'integrazione economica con la Turchia.

L'Unione Doganale, continua l'autore, non è stata realizzata gradualmente, a causa anche delle difficoltà politico economiche che hanno riguardato la Turchia in diversi momenti: la Turchia non era in grado di soddisfare gli obblighi precedentemente accettati, di conseguenza la sua richiesta di far parte dell'Unione Europea venne tradotta in un espletamento degli obblighi del Trattato, da parte di uno stato economicamente e politicamente ancora troppo debole. A queste vicende si possono aggiungere le opposizioni di Germania al libero movimento di lavoratori turchi verso i paesi europei oppure il veto contrario della Grecia sull'attribuzione alla Turchia del quarto protocollo finanziario pattuito dal Protocollo Finanziario[40].

Yilmaz sostiene che la Turchia abbia commesso degli errori importanti, che inevitabilmente hanno portato i rapporti con l'Europa ed essere quelli che noi oggi conosciamo. Innanzitutto ci sono state valutazioni errate sull'effettiva volontà e capacità di espletare gli obblighi del trattato e di sopperire alle difficoltà che si sarebbero potute presentare; da non dimenticare quelli che l'autore definisce "tre errori politici essenziali": nel 1975 Ankara non approfittò del momento favorevole per i negoziati di accesso all'Unione, dopo Atene; nel 1978 il governo turco decise di allontanarsi dall'Europa[41]; infine nel 1987 sarebbe stato meglio che la Turchia avesse ambito al compiere l'Unione Doganale piuttosto che richiedere di entrare a far parte dell'Unione Europea. La Turchia non si è mai impegnata a fondo per cercare di migliorare la sua posizione economica nei confronti dell'Unione Europea; mentre l'Europa molto spesso attuò politiche difensive nei confronti del mercato turco.

[40] Questo Protocollo rientra negli accordi presi al momento della stipula del Trattato e dell'Additional Protocol.

[41] Il governo Ecevit, che governava all'epoca, era una delle tante deboli coalizioni durante un periodo politicamente instabile pervaso da tensioni interne e violenza. A questo si aggiunse anche una crisi economica, proprio sul finire degli anni '70. Fu proprio in questo periodo che la Turchia si impegnò nelle riforme economiche: necessitava di aiuti, congelati quelli europei, e richiesti al FMI.
Tratto da ZÜRCHER E. J., *Storia della Turchia. Dalla fine dell'Impero Ottomano ai giorni nostri*, Roma, Donzelli editore, 2007, pp. 317-318, 325.

Per quanto riguarda le conseguenze della Unione Doganale, l'autore sottolinea l'asimmetria di base della Unione elencando per primi gli sforzi e le concessioni che la Turchia ha dovuto affrontare, dalla completa apertura dell'economia alla concorrenza internazionale piuttosto che gli adattamenti nelle materie di standardizzazione.

Adam e Moutos[42] vedono l'unicità dell'Unione Doganale tra Turchia ed Europa essendo, in primo luogo, la Turchia uno stato esterno all'Europa che decide di impegnarsi in accordi con un'entità commerciale forte ed ampia; dall'altro lato questo accordo va ben oltre alla semplice Unione Doganale, andando ad interessare anche la sfera politica interna: oltre alla liberalizzazione delle tariffe, entrano in gioco azioni di armonizzazione alle politiche europee, ad esempio, in materia di ipolitiche agricole, di partner preferenziali piuttosto che in campo legislativo, per quanto riguarda le leggi sulla competitività, sui diritti di proprietà e simili[43]. Gli autori, però, notano un elemento critico nell'esclusione dal mercato comune del settore agricolo, nell'uso di misure anti-dumping[44].

[42] A. ADAM and T. MOUTOS, *op. cit.,* p. 685, 699.
[43] Questi aspetti verranno analizzati nei capitoli successivi.
[44] Misure anti-dumping: si tratta di una sorta di multa data a quelle compagnie estere che violano alcune politiche restrittive in campo commerciale, dei paesi in cui esportano i propri prodotti.

3 *LA NORMATIVA APPLICABILE*

Definizione e contesto

Questo paragrafo analizza l'unione doganale: iniziando dalla sua definizione, verrà presentata l'Unione Doganale tra Europa e Turchia tramite lo studio della base legislativa primaria (la Decisione 1\95) e le successive modifiche.

In seguito verranno descritti gli scopi, gli obiettivi ed i processi attuati al fine di rendere perfetta l'Unione Doganale, sia per quanto riguarda l'integrazione legale della legislazione turca con quella dell'Unione Doganale (e quindi l'allineamento a quella europea), sia per quanto riguarda i processi e le riforme attuati, ancora da concludere o necessari alle Parti[45].

Dapprima mi soffermerò su una breve analisi della Decisione 1/95 al fine di poter presentare gli studi di alcuni autori principali e traducendone alcune parti. In conclusione di capitolo riporterò alcune voci critiche riguardo alcuni procedimenti o aspetti considerati nel corso dell'analisi.

Prima di analizzare in che cosa consiste l'Unione Doganale è necessario riportarne la definizione per poterla, poi, contestualizzare brevemente nel caso turco.

Generalmente un'unione doganale è definita come una forma di accordo commerciale che garantisce ai paesi aderenti accesso libero al mercato a loro comune ed a tariffe vantaggiose. Fornisce, inoltre, la possibilità di applicare un tariffario comune per le importazioni provenienti dai Paesi Terzi che non fanno parte dell'unione doganale[46], garantendo uniformità di trattamento. Viene creato, quindi, un mercato comune in cui sono stati aboliti dazi doganali ed altre limitazioni sulle importazioni dei paesi aderenti sul commercio di prodotti industriali e prodotti agricoli lavorati[47]. Sommariamente, le

[45] È chiaro come si tratta principalmente di sforzi che la Turchia deve attuare per allinearsi alla legislazione comune europea, specificato nella Decisione, come si vedrà nel corso del capitolo.

[46] Tratto dall'articolo di S. TOGAN, *The EU-Turkey Customs Union: A Model for Future Euro-Med Integration,* in MEDPRO Technical Report n.9 (2012), p. 1.

[47] Tratto dall'articolo di I. OZTURK and K. SERTOGLU, *Turkey and European Union Relations: Concept of Customs Union,* in Pakistan Horizon, v. LVI, No.3 (2003), p. 4.

aree in cui hanno valore gli obblighi derivanti dalla Unione Doganale, presenti nella *Decisione 1/95* sono:

- ◊ La libera circolazione dei beni;
- ◊ La politica commerciale comune;
- ◊ L'armonizzazione della legislazione tecnica;
- ◊ I diritti di proprietà industriale ed intellettuale;
- ◊ La legge sulla concorrenza;
- ◊ L'approvvigionamento pubblico;
- ◊ La cooperazione istituzionale;
- ◊ La modernizzazione doganale;
- ◊ La Commissione Paritetica (Customs Union Joint Committee).[48]

Nella stipula degli accordi per la creazione di un'unione doganale, quattro punti principali devono essere analizzati e stabiliti dalle parti:

- ◊ programmazione dell'unione (coverage of the CU);
- ◊ determinazione delle tariffe doganali comuni (CCT ossia common customs tariff) verso i paesi terzi;
- ◊ la riscossione delle entrate derivanti dal CCT;
- ◊ lo stanziamento delle entrate del CCT[49].

Turchia ed Unione Europea decisero a favore di un'unione doganale che creasse un mercato libero per quanto riguarda i prodotti industriali e quelli agricoli lavorati[50].

In maniera sommaria, la Turchia avrebbe accettato le tariffe applicate ai paesi terzi già in vigore in Europa (con l'adozione del CCT, Common Customs Tariff), la riscossione delle tasse sarebbe avvenuta presso le zone portuali di ciascuna delle due parti e le

[48] Tratto dall'Articolo di C. GÖKÇELİK, *Turkey's customs reform experience under the auspice of Turkey – EU Customs Union*, in The Black Sea Trust, a project of German Marshall Fund of United States, pp. 10-14.

[49] Tratto dall'articolo di S. TOGAN, *On the European Union-Turkey Customs Union,* in CASE network, n. 426 (2011), p. 5.

[50] Viene fatta eccezione per alcuni prodotti industriali definiti "prodotti sensibili" come, ad esempio, automobili, calzature, prodotti in pelle: la Turchia, quindi, applicò dazi doganali molto elevati, nel periodo 1996-2000.
Tratto dall'articolo di C. GÖKÇELİK, *op. cit.,* p. 15.

imposte così raccolte sarebbero comparse tra le voci di entrata nei bilanci dello stato che le ha riscosse[51].

Stando a quanto accordato nella Decisione 1\95, al fine di implementare l'Unione Doganale, era necessario una cooperazione per la sviluppo e l'implemento di una legislazione commerciale e doganale comune, oltre a un accordata gamma di leggi comuni a disciplina della concorrenza, del sistema di aiuti statali e degli interventi necessari agli obblighi presi. È stato, inoltre, deciso lo sviluppo di un sistema istituzionale per il monitoraggio dell'integrazione del sistema legislativo doganale in quello interno dello stato[52].

Solo con l'approvazione del Parlamento Europeo avvenuta nel Dicembre 1995, nacque a tutti gli effetti l'Unione Doganale che entrò in vigore il 1 Gennaio 1996.

Analisi della Decisione No. 1/95 del Consiglio di Associazione CE – Turchia e successivi atti normativi

La *Decisione 1\95*[53], adottata dal Consiglio Associativo il 22 Dicembre 1995, costituisce la base legale su cui si fonda l'Unione Doganale tra Europa e Turchia: è formata da 66 articoli, 16 dichiarazioni e 10 annessi.

La Decisione, che riconosce l'inizio della fase finale del percorso iniziato nel 1963 con la firma del Trattato di Ankara, si rifà proprio ad esso, che all'Articolo 28 stabilisce una possibile futura entrata della Turchia nell'Unione Europea, qualora fosse stata in grado di soddisfare i criteri politici richiesti dalla stessa Unione; richiama la risoluzione del 1993 con cui le parti dichiararono nuovamente la volontà di procedere con i lavori per la fase finale del processo culminante con l'unione doganale descritti sia nell'Ankara Agreement che nell'Additional Protocol; riconosce l'importanza di questa ultima "fase preparatoria" in vista della nascita dell'Unione Doganale che viene descritta come

[51] S. TOGAN, *op. cit.*, p. 6

[52] Tratto dall'articolo di S. PEERS, *Living in Sin: Legal Integration Under the EC-Turkey Customs Union,* in Eur J Int Law v. VII (1996), p. 414.

[53] Decisione 1\95, conosciuta anche come CUD (Customs Union Decision), accettata da entrambe le parti il 22 Dicembre 1995 con lo scopo di attivare la fase finale del processo di Unione Doganale tra Unione Europea e Turchia. Per consultare l'atto vedere il seguente sito: http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:21996D0213(01):EN:HTML

"[…] *an important qualitative step, in political and economic terms, within the Association relations between the Parties"*[54].

La Decisione 1/95 nell'art. 1 richiama gli Articoli 2 e 5 dell'Ankara Agreement come basi per la disciplina dell'Unione Doganale:

Articolo 2, par. 1: *The aim of this Agreement is to promote the continuous and balanced strengthening of trade and economic relations between the Parties, while taking full account of the need to ensure an accelerated development of the Turkish economy and to improve the level of employment and the living conditions of the Turkish people.*

Par. 2: *In order to attain the objectives set out in paragraph 1, a customs union shall be progressively established […]*

Articolo 5: *The final stage shall be based on the customs union and shall entail closer coordination of the economic policies of the Contracting Parties.*

La Decisione disciplina tutti i settori connessi ai rapporti derivanti e che concernano l'Unione Doganale; i capitoli in cui la Decisione è divisa riguardano:

1. Il libero movimento di beni e la politica commerciale (ad esso relativa).

   Vengono definiti i "beni", quelli industriali[55], specificando che devono essere prodotti all'interno del territorio dell'Unione Europea o della Turchia, su cui non graverà alcun dazio doganale o forma restrittiva avente effetto equivalente[56].

   Interessante è anche l'Art. 8, paragrafo 1 :

[54] Si veda la DECISION No 1/95 OF THE EC-TURKEY ASSOCIATION COUNCIL of 22 December 1995 on implementing the final phase of the Customs Union (96/142/EC).

[55] Sono stati inclusi anche i "contenuti industriali" dei prodotti agricoli lavorati. Si veda nel corso del capitolo.

[56] L'Art. 7 in riferimento agli Art. 5 e 6, specifica che *"shall not preclude prohibitions or restrictions on imports, exports or goods in transit justified on grounds of public morality, public policy or public security; the protection of health and life of humans, animals or plants; the protection of national treasures possessing artistic, historic or archaeological value; or the protection of industrial and commercial property."* Viene precisato anche che "*Such prohibitions or restrictions shall not, however, constitute a means of arbitrary discrimination or a disguised restriction on trade between the Parties"*

"[…]Turkey shall incorporate into its internal legal order the Community instruments relating to the removal of technical barriers to trade."

Perché successivamente, al Paragrafo 2 dello stesso articolo, viene specificato che il Consiglio Associativo avrà il compito di stilare la lista degli strumenti, delle condizioni e disposizioni necessarie alla Turchia per eliminare le cosiddette "Technical Barriers to Trade", le barriere tecniche che ostacolano il commercio. Per "Technical Barriers to Trade" si intendono le norme tecniche e le procedure di valutazione degli standard e della conformità dei prodotti, necessari per il commercio di tali prodotti all'interno del mercato europeo. L'Europa, per favorire lo sviluppo dei commerci all'interno dell'Unione Doganale, ha richiesto alla Turchia un processo di armonizzazione ai propri meccanismi, presenti nell'acquis per abbattere le TBT: ha richiesto alla Turchia l'allineamento dei regolamenti tecnici, la creazione di strutture atte a processi come quelli di standardizzazione e di certificazione; l'incremento della sorveglianza del mercato[57] e dei sistemi di controllo sulle importazioni entro 5 anni dall'entrata in vigore dell'Unione Doganale[58]. Nel 1999 iniziò ad operare l'Agenzia Turca per l'Accreditamento (TÜRKAK)[59] e l'adeguamento richiesto dall'Unione Europea avanzò a ritmi costanti: nel 2002 entrò in vigore la legge No. 4703 per la "preparazione e sviluppo dei regolamenti tecnici sui prodotti"[60], base giuridica in linea con l'indirizzo europeo.

Va specificato che le regole adottate dall'Unione Europea in materia di TBT si rifanno all' "Agreement on TBT" presente nel GATT: l'accordo mira ad abbattere queste barriere e incoraggia l'uso degli standard internazionali e l'armonizzazione

[57] Sorveglianza del mercato o market surveillance: si intendono tutte quelle attività, operate da diversi organi e operatori dello stato, col fine di controllare il mercato interno e la conformità del comportamento delle aziende e degli altri soggetto che in esso operano.

[58] Se tali processi sono stati assorbiti prima della scadenza del termine, allora le TBT verranno abolite anticipatamente.

[59] Si veda nel dettaglio il seguente sito: http://www.turkak.org.tr/TURKAKSITE/Default.aspx per l'attività dell'Agenzia.

[60] Law on the Preparation and Implementation of the Technical Regulations on Products.

dei processi per la standardizzazione e la conformità dei prodotti oltre ad un mutuo riconoscimento da parte degli stati[61].

La Turchia ha da tempo accordi ed è associata ad organizzazioni che supervisionano gli standard qualitativi vigenti in Europa, come il CEN (commissione europea per la standardizzazione)[62] o il CENELEC (commissione europea per la standardizzazione elettrotecnica)[63].

Il paragrafo due dell'Art. 8 recita:

> *"The list of these instruments and the conditions and detailed arrangements governing their implementation by Turkey shall be laid down by decision of the Association Council within a period of one year from the date of entry into force of this Decision."*

A questo proposito è necessario considerare la Decisione 94/800 del Consiglio europeo del 22 Dicembre 1994 "*relativa alla conclusione a nome della Comunità europea, per le materie di sua competenza, degli accordi dei negoziati multilaterali dell'Uruguay Round (1986-1994)"*[64].

Essa, come specificato nel titolo, fa riferimento ai negoziati dell'Uruguay Round: nel nostro caso, la Decisione 94/800 si allinea agli accordi presi nel 1994 e riconosciuti con l'acronimo GATT (General Agreement on Tariffs and Trade); si tratta di una base utile a disciplinare il commercio di beni. Utili a comprendere meglio le disposizioni presenti sia nella Decisione 94/800 che, nel nostro caso più importante, nella Decisione 1/95, sono alcuni principi e provvedimenti fondamentali tra i quali:

[61] Tratto dalle disposizioni presenti al sito: http://europa.eu/legislation_summaries/food_safety/international_dimension_enlargement/r11011_en.htm

[62] Cen: European Committee for Standardization. Visitare il seguente sito per maggiori informazioni: http://www.cen.eu/cen/Pages/default.aspx

[63] Cenelec: European Committee for Electrotechnical Standardization.

[64] *OJ L 336*.

- ◊ Il principio generale del "MFN (Most Favourite Nation)Treatment": il trattamento preferenziale verso alcune nazioni[65].
- ◊ Il principio del trattamento riguardo alle tassazioni e ai regolamenti interni:
- ◊ La riduzione dei dazi doganali, l'eliminazione delle restrizioni quantitative e le garanzie di requisiti per le aziende statali.
- ◊ La regolazione delle leggi anti dumping, delle misure di sicurezza e di sussidi statali;
- ◊ Criteri riguardanti le unioni doganali, le FTAs (Free Trade Areas)[66].

Per quanto riguarda la politica commerciale, all'Art. 12, dapprima essa viene definita e regolata, con riferimenti a Regolamenti e Decisioni a cui la Turchia dovrà sottostare per l'allineamento; viene anche fatto accenno all'Art. XXIV del GATT, per quanto riguarda la disciplina del settore tessile e dell'abbigliamento[67]. Viene

---

[65] Si veda il sito www.wto.org/english/thewto_e/whatis_e/tif_e/fact2_e.htm per una spiegazione dettagliata del trattato a livello internazionale e della sua disciplina.

[66] Per quanto riguarda le FTAs, Togan, nell'articolo "*On the European Union-Turkey Customs Union*", in CASE network, n. 426 (2011), pp. 36-37, riporta alcuni punti che emergono tra le tante voci critiche nei confronti della Unione Doganale: alcuni evidenziano quanto, nonostante l'allineamento imposto alla Turchia e la conseguente serie di accordi commerciali con gli stessi paesi terzi con cui l'Europa stipulò negoziati commerciali, molti dei paesi terzi con cui la Turchia intavolò negoziati per la creazione di Free Trade Areas siano riluttanti nel concluderli, andando ad accentuare il senso di inferiorità che già emerge se si notano tutti gli sforzi di adattamento che la Turchia deve implementare, a favore delle condizioni preesistenti in Europa. Per quanto riguarda le FTAs, la Turchia può concludere accordi solo con le nazioni "consigliate" dall'Europa66, ma non alle stesse condizioni e solamente dopo che l'Unione Europea li abbia conclusi (minimo due anni dopo) e gli esportatori turchi partono già svantaggiati. Da notare, alcuni esperti sostengono, che nella stesura degli accordi di FTAs con paesi terzi, l'Europa tenga più in considerazione i propri interessi e non stipuli accordi favorevoli alla luce del rapporto di unione doganale intrapreso con la Turchia, tant'è che uno dei problemi maggiori derivanti da questi accordi è la continua perdita di entrate a cui non è stato trovato un rimedio efficace nelle riforme di modernizzazione.

[67] L'Articolo 12, al paragrafo 3 identifica il processo necessario per il settore tessile e dell'abbigliamento come il *"[…]sistema di certificazioni di origine per le esportazioni di tessuti ed abbigliamento dalla Turchia nella Comunità[…]"*
La visione per intero dell'articolo citato, si veda il sito:
http://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/analytic_index_e/gatt1994_09_e.htm
È necessario specificare che la Turchia ha volontariamente far parte di alcuni accordi internazionali nell'ambito del cosiddetto "Multi-Fiber Agreement", un accordo internazionale riguardante i prodotti del settore tessile e dell'abbigliamento provenienti dai paesi in via di sviluppo e diretti nei paesi sviluppati. Entrò in vigore dal 1974 e durò fino al 2004. Fu stipulato tramite un accordo tra USA ed Europa. La Turchia sottopose così il proprio commercio dei prodotti tessili e di abbigliamento a diverse restrizioni e regolamenti, diversi dall'Unione Doganale.

inoltre ribadito il principio della cooperazione, secondo tempistiche precedenti all'entrata in vigore della Decisione.

La sezione IV, considera il tariffario comune (common customs tariff) come base unica che la Turchia deve adottare (comprese le modifiche future): viene dato potere alla Commissione Paritetica le misure utili a tal fine. Viene anche trattato l'argomento delle politiche tariffarie preferenziali.

Interessante è anche l'Articolo 16 che al paragrafo 1 recita:

> *"With a view to harmonizing its commercial policy with that of the Community, Turkey shall align itself progressively with the preferential customs regime of the Community within five years as from the date of entry into force of this Decision. This alignment will concern both the autonomous regimes and preferential agreements with third countries. To this end, Turkey will take the necessary measures and negotiate agreements on mutually advantageous basis with the countries concerned. […]"*

Infine vengono considerati i prodotti agricoli non coperti dall' "Annesso II"; l'Art 18 spiega cos'è e come viene calcolata la "componente agricola" (agricultural component[68]) ai beni importati mentre l'Art.20 e il suo paragrafo 3 specifica che verranno applicati gli stessi dazi doganali dei paesi terzi.

2. I prodotti agricoli: la Decisione riafferma la volontà delle parti di includere in futuro anche i prodotti agricoli nel regime doganale. A tal proposito la Decisione fa riferimento all'art. 32 e 35 dell'Additional Protocol[69]:

Articolo 32:	*This Protocol shall extend to agricultural products, save as otherwise provided in Article 33 to 35*
Art. 33, par. 1:	*Over a period of twenty-two years Turkey shall adjust its agricultural policy with a view to adopting, at the end of*

[68] Agricultural component: si tratta di componenti del settore agricolo utilizzati per la lavorazione di prodotti industriali. Si vedano gli Articoli 19 – 22 della Decisione 1/95 per i principi base che disciplinano il caso.

[69] *OJ 1977 L 361/60*

that period, those measures of the common agricultural policy which must be applied in Turkey if free movement of agricultural products between it and the Community is to be achieved.

Art. 35 : […]*the Community and Turkey shall grant each other preferential treatment in their trade in agricultural products. The scope of such preferential treatment and the arrangements therefore shall be decided by the Council of Association.*[70]

Viene ribadita la richiesta di un futuro allineamento turco alle politiche agricole comuni, specificando che verranno tenute conto le peculiarità e gli interessi dell'agricoltura turca: nonostante ciò la Turchia deve garantire la libera entrata dei prodotti alimentari europei conformi agli standard come per i beni industriali. Verranno anche concordati accordi e missioni utili ad implementare lo scopo, e sarà il consiglio associativo a monitorare la situazione.[71]

3. I provvedimenti necessari per quanto riguarda:
   3.1. Origine dei beni;
   3.2. Valore doganale dei beni;
   3.3. Introduzione dei beni all'interno del territorio dell'Unione Doganale;
   3.4. Dichiarazioni doganali;
   3.5. Liberatorie per la libera circolazione;
   3.6. Regimi sospensivi e procedure doganali con impatto economico;
   3.7. Circolazione dei beni;
   3.8. Debito doganale;

[70] Si veda l'Additional Protocol, agli articoli 32, 33 e 35 (*OJ 1977 L 361/60*)

[71] Per quanto riguarda la liberalizzazione delle merci agricole, l'autore osserva che stando agli articoli 22-25 della Decisione, la Turchia avrebbe dovuto ispirarsi alle politiche comunitarie agricole (Community Agricultural Policy, CAP) di modo da poter, nel futuro, includere anche suddette merci agli accordi di Unione Doganale: in realtà entrambi i Nostri non hanno posto grandi sforzi verso quella direzione a causa non solo dell'ingente somma di denaro necessaria, ma anche a causa della situazione del settore agricolo turco, arretrato e di vasta scala. Infine dopo modifiche all'iniziale stesura di un accordo avvenuta nel 1972, dal 1998 vige la Decisione 1/98 in cui viene stabilito che i prodotti del settore agricolo possono circolare liberamente[71] tra Turchia ed Europa.

3.9. Diritto di appello;

La Commissione Paritetica ha il compito di stilare i provvedimenti utili alla mutua assistenza per quanto riguarda il recupero del debito: viene nominato l'Annesso VII per i chiarimenti. L'Annesso VII si occupa della mutua assistenza tra le autorità amministrative nelle materie doganali. Vengono definiti i concetti base utili a specificare, successivamente, gli altri articoli:

- Customs legislations (legislazioni doganali), i provvedimenti adottati dalle Parti nell'ambito degli scambi all'interno dell'unione doganale;
- Dazi doganali (customs duty), tutti i dazi, le tasse, le imposte riscosse nei territori dell'unione doganale SPIEGARE BENE;
- Autorità candidata (applicant authority);
- Autorità richiesta (requested authority);
- Personal data.

Successivamente vengono definiti gli scopi della mutua assistenza, le richieste di assistenza, l'assistenza spontanea, le notifiche, forma e sostanza delle richieste di assistenza, l'esecuzione delle richieste, la forma in cui vengono comunicate le informazioni, le eccezioni agli obblighi di assistenza, l'uso delle informazioni: tutti i dettagli utili alla disciplina della mutua assistenza.

4. Le leggi sulla protezione delle proprietà intellettuali, industriali e commerciali (property rights), sulla concorrenza, sugli strumenti per la difesa del commercio, sugli approvvigionamenti governativi, sulla tassazione diretta ed indiretta.

   I cosiddetti "property rights" , ed in particolare i diritti di proprietà nel campo industriale[72] sono stati una materia disciplinata da norme di epoca ottomana fino alla stesura della Decisione 1/95. Va specificato il fatto che già nel 1994 la Turchia iniziò ad esaminare la materia del regimi di proprietà industriale: in quell'anno venne fondato l'Istituto di Brevetti Turco, TPI (Turkish Patent Institute) che oltre ad

[72] Per una lettura più dettagliata dei procedimenti precedenti all'allineamento previsto dalla Decisione, si veda l'articolo di S. TOGAN, *op. cit.*, pp. 22 - 23.

occuparsi di brevetti, coordinò i lavori di armonizzazione della disciplina relativa ai diritti di proprietà intellettuale[73].

La Decisione, infatti, oltre ad un processo di ammodernamento ed allineamento al modello europeo, anche attraverso l'entrata in vigore della "Legge sui diritti artistici e intellettuali", ha richiesto alla Turchia un apparato forte e sicuro che assicurasse protezione e sviluppo della tutela in materia di proprietà intellettuale, oltre all'emissione di leggi necessarie alla protezione legale dei brevetti, dei lavori di design e dei marchi aziendali, e alla creazione di organi e istituti atti a tali scopi[74].

La Turchia ha dovuto, quindi, basarsi su una serie di provvedimenti, specificati nell'Annesso 8 della Decisione, tra i quali: l'adesione a convenzioni internazionali sui diritti di proprietà intellettuali (IPRs) oltre a sviluppare ed attenersi a più regole possibili presenti nei cosiddetti "TRIPs Agreement".

L'Organizzazione mondiale della proprietà intellettuale, WIPO[75], definisce gli IPRs tutte le creazioni della mente usate in commercio: invenzioni, opere letterarie ed artistiche, simboli, nomi, immagini.

Gli IP (intellectual property) si dividono in due categorie: le proprietà industriali che comprendono le invenzioni, i brevetti, i marchi; e i Copyright con cui si intendono le opere artistiche e letterarie (dalla musica, alle opere scritte, ai dipinti e così via). È necessario quindi che un sistema di protezione, tramite anche organizzazioni e convenzioni internazionali, sia vigente nei paesi: l'Unione Europea, che nel suo mercato interno mira alla standardizzazione degli IPRs, può contare su due importanti organi, oltre a WIPO e WTO, OHIM (Office for Harmonisation in the Internal Market) che si occupa della registrazione dei marchi di fabbrica e dei progetti, ed EPO (European Patent Office). Tuttora lo scopo a cui mira l'Europa è quello di introdurre all'interno della comunità un sistema comunitario per i brevetti (community patent system) al fine di poter garantire competitività alle industrie

[73] Tratto dall'articolo di C. GÖKÇELİK, *op. cit.,* p. 11.
[74] S. TOGAN, *op. cit.,* pp. 23-25.
[75] http://www.wipo.int/about-ip/en/
Si tratta, insieme al WTO, di una delle organizzazioni mondiali più importanti e all'avanguardia per quanto riguarda la disciplina e il potenziamento delle difese verso gli IPRs.

europee[76]. Per contrastare la pirateria, la Commissione europea ha optato per un organo di monitoraggio come strumento in cui pubblico e privato si incontrano e cooperano[77]. Sono ancora necessari sforzi per uniformare sia la disciplina che l'effettività delle leggi sugli IPRs.

I TRIPs, invece, sono i diritti di proprietà relativi al commercio[78] e sono disciplinati dagli accordi internazionali del GATT (a questo riguardo è importante ricordare che tutti gli accordi del GATT mirano ad un libero e bilanciato scambio di merci a livello mondiale) che riguardano norme e standard riguardo a copyright, marchi di fabbrica e simili e danno indicazioni per gli standard minimi necessari da adottare.

Per quanto riguarda la Turchia, per poter permettere un flusso omogeneo di merci e di scambi commerciali, l'Europa ha richiesto sforzi e riforme per lo sviluppo, l'ammodernamento, l'allineamento, e il rafforzamento dell'apparato non solo legislativo, ma anche amministrativo, per la tutela dei diritti di proprietà intellettuale e industriale; gli sforzi richiesti, nonostante i tentativi turchi, non hanno ancora dato i frutti sperati soprattutto a causa della necessità di un quasi totale sconvolgimento della situazione vigente in passato e della presenza di un economia sommersa di ampia misura e che coinvolge molte imprese e molti lavoratori.

L'annesso 8 approfondisce la disciplina della protezione della proprietà intellettuale, industriale e commerciale facendo riferimento anche agli accordi TRIPs e GATT; stabilisce le tempistiche necessarie all'adozione non solo delle convenzioni internazionali ma anche detta scadenze per l'allineamento della legislazione interna. I settori, le aree che necessitano di un ammodernamento e un allineamento al modello europeo sono elencati nell'Art. 4 dell'Annesso 8 insieme ai regolamenti a cui devono far riferimento; riguardano:

- Copyright e diritti simili;

[76] http://europa.eu/legislation_summaries/internal_market/businesses/intellectual_property/index_en.htm

[77] http://europa.eu/legislation_summaries/internal_market/businesses/intellectual_property/mi0032_en.htm

[78] TRIPs: Trade Related Property Rights.

- Legislazione sui brevetti;
- Legislazione sui marchi di fabbrica;
- Legislazione sui progetti industriali;
- Protezione delle indicazioni geografiche;
- Rafforzamento della legislazione contro l'infrazione degli IPRs.

Per quanto riguarda la disciplina della concorrenza, l'Art. 32 paragrafo 1 descrive dettagliatamente i casi proibiti perché incompatibili con il funzionamento stesso dell'Unione Doganale:

> *" […] all agreements between undertakings, decisions by associations of undertakings and concerted practices which have as their object or effect the prevention, restriction or distortion of competition, and in particular those which:*
>
> - *directly or indirectly fix purchase or selling prices or any other trading conditions;*
> - *limit or control production, markets, technical development or investment;*
> - *share markets or sources of supply;*
> - *apply dissimilar conditions to equivalent transactions with other trading parties, thereby placing them at a competitive disadvantage;*
> - *make the conclusion of contracts subject to acceptance by the other parties of supplementary obligations which, by their nature or according to commercial usage, have no connection with the subject of such contracts."*

Vengono inoltre definiti gli abusi, all'Art. 33, e i casi particolari in cui un'azione è definita tale:

- *directly or indirectly imposing unfair purchase or selling prices or other unfair trading*
- *conditions;*

- *limiting production, markets or technical development to the prejudice of consumers;*
- *applying dissimilar conditions to equivalent transactions with other trading parties, thereby placing them at a competitive disadvantage;*
- *making the conclusion of contracts subject to acceptance by the other parties of supplementary obligations which, by their nature or according to commercial usage, have no connection with the subject of such contracts.*

Gli Articoli 35 e 37 fanno riferimento all' EC Treaty e al GATT per quanto riguarda lo sviluppo e le norme base da cui derivano quelle della Decisione; l'Art. 39 ribadisce che è necessario alla Turchia, ai fini dell'integrazione economica e del funzionamento dell'Unione Doganale, l'allineamento in materia di competition policy alla legislazione europea e l'effettiva applicazione della stessa.

In Turchia, infatti, prima delle riforme economiche degli anni '80, non vigevano chiare norme sulla concorrenza e quindi un atteggiamento concorrenziale non veniva incentivato dallo stato, il quale possedeva diversi monopoli industriali. Gli sforzi degli anni '80, atti a promuovere un clima concorrenziale interno favorevole anche alle aziende esterne, non diedero i risultati sperati fino a quando, nel 1994, venne emanata la legge che disciplinava e proteggeva la concorrenza. Venne creato un organo, il cosiddetto Competition Authority[79], con autonomia amministrativa e finanziaria, con il compito di incentivare, controllare e dirigere lo sviluppo di un mercato concorrenziale libero basato sulle norme presenti nella Decisione, in linea con i provvedimenti europei e con gli accordi presenti nel GATT. Anche in questo campo, quindi, la Turchia ha disciplinato una materia utile all'unione doganale secondo le indicazioni fornite dall'Unione Europea: oltre alla disciplina sulla concorrenza, nella Decisione veniva sottoposto a discussione anche la materia riguardante gli aiuti pubblici alle imprese che vennero conformati agli standard e

[79] Si veda l'Art. 39 della Decisione 1/95.

alle normative vigenti in Europa. Questo accadde perché prima dell'emanazione della legge sulla concorrenza: gli sforzi della Turchia per incentivare il clima competitivo interno prevedevano anche un uso improprio delle sovvenzioni pubbliche alle imprese[80]. Entro due anni dalla nascita dell'Unione Doganale, la Turchia ha dovuto adattare la disciplina della materia sui sussidi statali a quella vigente in Europa; in realtà solo nel 2010 il Parlamento turco approvò, e decise di adottare, la legge riguardante i sussidi e le sovvenzioni statali.

Nel campo dei monopoli, quindi, la Turchia si è dovuta adeguare all'acquis europeo e in due anni dall'entrata in vigore della Decisione, i monopoli statali che avevano pertinenza commerciale, vennero adattati al fine di garantire l'uguaglianza concorrenziale tra le aziende. Nel 2003 entrò in vigore il "Public Procurement Act" (Atto dell'Approvvigionamento Pubblico) e un organo indipendente, la "Public Procurement Authority" (l'Autorità dell'Approvvigionamento Pubblico), monitorava lo svolgimento delle attività e prendeva decisioni in casi di denunce[81].

5. I provvedimenti istituzionali: alla Commissione Paritetica (Customs Union Joint Committee),che è l'organo istituzionale necessario al funzionamento dell'Unione Doganale e al mantenimento di buoni rapporti tra le due parti ed è composto dai rappresentanti delle due Parti, viene affidato il compito di

   > *" […]carry out exchange of views and information, formulate recommendations to the Association Council and deliver opinions with a view to ensuring the proper functioning of the Customs Union."*[82]

   Vengono decise, mediante procedure di mutua consultazione, le decisioni della Commissione nei confronti dei procedimenti di allineamento alla legislazione europea necessari alla legislazione turca, che hanno rilevanza diretta con l'Unione Doganale; altrettanto interessante è l'articolo 55 che recita:

   > *"Wherever new legislation is drawn up by the Commission of the European Communities in an area of direct relevance to the operation of*

[80] S. TOGAN, *op. cit.*, pp. 20-21.
[81] Tratto dall'articolo di C. GÖKÇELİK, *op. cit.,* p. 13.
[82] Art. 52.

the Customs Union and the Commission of the European Communities consults experts from Member States of the Community, it shall also informally consult Turkish experts."[83]

Tuttavia, qualora venisse adottata una legge che abbia rilevanza nel campo dell'unione doganale, la Turchia verrebbe informata dalla Commissione Paritetica e le verrebbe dato del tempo per allinearsi.[84] Il Customs Programme è un'altra struttura utile al buon funzionamento della Unione: si tratta di un programma in cui vengono presentati gli sforzi sopportati e quelli futuri. L'ultimo è stato presentato nel 2007.

Infine vengono vagliate le soluzioni alle dispute a le misure di autoprotezione.

6. I provvedimenti già in atto tra le due Parti, oltre alle interpretazioni con i riferimenti a regolamenti e direttive europee e alle dichiarazioni delle Parti in riferimento a determinati articoli della Decisione.

Infine trovano posto dieci annessi a cui si rifanno gli articoli nel corpo della Decisione, in cui vengono definiti alcuni concetti e specificate le eventuali eccezioni piuttosto delle soluzioni .

La Decisione 1/95 è stata soggetta a successive considerazioni, essendo i rapporti doganali in continuo sviluppo e attenti ai cambiamenti interni non solo della parte turca, ma anche di quella europea[85] oltre a considerare le relazioni internazionali e il clima politico ed economico mondiale.

Il *Regolamento No. 764/2000*[86] del Consiglio Europeo del 10 Aprile 2000 è stato stilato per la "realizzazione di azioni volte a potenziare l'Unione Doganale CE-Turchia". È stato

[83] Mentre le commissioni tecniche sono importanti per il funzionamento dell'unione doganale, gli esperti turchi possono accedere ad un numero esiguo di commissioni e solo come osservatori, soprattutto per quanto riguarda quelle commissioni che si occupano delle politiche commerciali dell'Unione Europea, non essendo la Turchia membro effettivo di quest'ultima.

[84] Art. 56. Nel caso sia la Turchia ad emanare nuove leggi che concernano con quelle dell'unione doganale, deve tener conto dell'opinione della Commissione europea, come spiegato nell'Art. 57.

[85] Si intendono i cambiamenti derivanti dai processi di allargamento dell'Unione Europea.

[86] Questo Regolamento si rifà ad una proposta di regolamento della Commissione europea in materia di "*interventi per lo sviluppo economico e sociale della Turchia*" (*GU C 408 del 29.12.1998*). Per consultare l'intero corpo della decisione, si veda il sito:

osservato lo sforzo turco verso le riforme economiche necessarie ma viene ribadita la necessità di implementare i cambiamenti verso la democratizzazione del Paese e verso la tutela dei diritti dell'uomo[87]. L'articolo 1 stabilisce che:

> *"La Comunità contribuisce agli sforzi della Turchia per prepararsi all'adesione ravvicinandola all'Unione europea in tutti i settori connessi al potenziamento dell'Unione Doganale".*

Vengono quindi studiati a livello europeo dei piani che comprendono interventi sostenuti da aiuti finanziari (per il periodo 2000-2004, come specificato nell' Art. 2)[88];
I settori in cui gli aiuti finanziari possono sostenere progetti ed azioni di cooperazione sono:

- *Allineamento della legislazione turca a quella comunitaria e sostegno allo sviluppo istituzionale connesso;*
- *Accesso al mercato interno, in particolare attraverso la creazione degli strumenti necessari nel settore della certificazione e della qualità;*
- *Sostegno alla liberalizzazione dei movimenti di capitali tra la Comunità e la Turchia;*
- *Cooperazione per potenziare l'Unione Doganale […] in particolare attraverso l'integrazione di questo paese (*la Turchia) *nel sistema paneuropeo delle norme sull'origine e il sostegno della sua partecipazione alle convenzioni sul transito e sul documento amministrativo unico;*
- *Sostegno all'adattamento della politica agraria turca affinché siano adottate le misure della PAC necessarie all'istituzione della libera circolazione dei prodotti agricoli;*

---

http://eurlex.europa.eu/Notice.do?val=326200:cs&lang=it&list=419553:cs,358030:cs,262822:cs,263021:cs,326200:cs,&pos=5&page=1&nbl=5&pgs=10&hwords=&checktexte=checkbox&visu=#texte

[87] L'art.3, comma 2 del regolamento in questione specifica che: *"In assenza di uno degli elementi fondamentali per il*
proseguimento delle misure di sostegno a favore della Turchia, in particolare in caso di violazione dei principi democratici, dello Stato di diritto, dei diritti dell'uomo e delle libertà fondamentali, nonché del diritto internazionale, il Consiglio può, su richiesta della Commissione e a maggioranza qualificata, decidere l'adozione di misure appropriate."

[88] Art. 2 "L*'importo di riferimento finanziario per l'esecuzione del presente regolamento per il periodo 2000-2004 […]".*

- *Cooperazione nei settori veterinario e fitosanitario;*
- *Partecipazione a taluni programmi e a talune agenzie comunitarie, in particolare in materia di ambiente, ricerca, istruzione, formazione e gioventù;*
- *Cooperazione nei settori della politica della concorrenza, dei consumatori, delle nuove tecnologie e della società informatizzata;*
- *Cooperazione nel settore della giustizia e degli affari interni;*
- *Qualsiasi forma di cooperazione diretta a difendere e a promuovere la democrazia, la preminenza del diritto, dei diritti dell'uomo e la protezione delle minoranze;*

La Commissione Paritetica è l'organo preposto alle valutazioni e alla gestione delle attività previste nel Regolamento, come esplicato nell'Art. 6; il suddetto articolo specifica, nel comma 2, che le attività (programmi e progetti) finanziate dagli aiuti e intraprese al fine del Regolamento, dovranno considerare :

- *Efficacia e sostenibilità delle operazioni;*
- *aspetti culturali, sociali e relativi alla eguaglianza tra i sessi e all'ambiente;*
- *salvaguardia e tutela dell'ambiente nel rispetto dei principi di uno sviluppo sostenibile;*
- *sviluppo istituzionale necessario al conseguimento degli obiettivi del progetto;*
- *esperienza acquisita in operazioni analoghe.*

L'Art. 7 è importante perché si rifà al Regolamento (CE) No. 1488/96[89] che istituisce un comitato, il "Comitato Med".Si nota come sempre più parlare di Unione Doganale implica parlare di sforzi della Turchia per avvicinarsi il più possibile all'Europa ed avere

[89] Si riporta la nota "1" del Regolamento 764/2000: *"Regolamento (CE) n. 1488/96 del Consiglio, del 23 luglio 1996, relativo a misure di accompagnamento finanziarie e tecniche (MED) a sostegno della riforma delle strutture economiche e sociali nel quadro del partenariato euromediterraneo (GU L 189 del 30.7.1996, pag. 1). Regolamento modificato dal regolamento (CE) n. 780/98 (GU L 113 del 15.4.1998, pag. 3)."*

buone chance di aderire all'Unione Europea. A questo proposito negli Articolo 9 e 10 del suddetto Regolamento, viene stabilito che avverrà un processo di esame analitico dell'acquis comunitario[90] e della sua rettifica nella legislazione interna e che "*La commissione sottopone al comitato MED una sintesi delle valutazioni effettuate […]".*

Per far sì che la Turchia ottenesse risultati dagli sforzi richiestile dall'Unione, soprattutto nello sviluppo socio economico del Paese, il 22 Gennaio 2001 il parlamento europeo e il consiglio europeo approvarono il *Regolamento (CE) No. 257/2001 relativo alla realizzazione di interventi volti allo sviluppo economico e sociale della Turchia* in cui, all'Art. 1, si ribadisce che la Comunità europea sostiene le azioni per lo sviluppo economico e sociale intraprese dalla Turchia e all'Art. 2, per il periodo 2000-2002, viene disposto un aiuto finanziario.

Stando all'Art. 4 paragrafo 1, i progetti che saranno sostenuti dagli aiuti finanziari riguarderanno:

- *ammodernamento del sistema produttivo, miglioramento delle capacità istituzionali e delle infrastrutture, in particolare nei settori dell'ambiente, dell'energia e dei trasporti eccetto lo sviluppo dell'energia nucleare, specialmente nelle zone sismiche;*
- *promozione della cooperazione industriale, sostenendo in particolare la diversificazione industriale e la creazione di piccole e medie imprese;*
- *cooperazione nel settore delle telecomunicazioni, delle infrastrutture, dello sviluppo rurale e dei servizi sociali;*
- *potenziamento delle capacità dell'economia turca, in particolare attraverso azioni atte a favorire la ristrutturazione del settore pubblico turco e dell'iniziativa privata;*
- *cooperazione in materia di tutela della salute;*
- *cooperazione nel settore dell'istruzione e della formazione;*

[90] Acquis comunitario o acquis communitaire: si tratta della base comune ai paesi comunitari, composta da diritti, obiettivi ed obblighi; è in continuo sviluppo e gli stati candidati devono si accettarlo sia incorporarlo nella struttura legislativa interna. Principalmente è formato da: principi politici, obiettivi e tutti i trattati, le dichiarazioni, gli obblighi e gli accordi internazionali in materia di politica estera, affari interni, sicurezza, giustizia.

- *cooperazione regionale e transfrontaliera;*
- *qualsiasi forma di cooperazione volta a difendere e promuovere la democrazia, lo stato di diritto, i diritti dell'uomo e il rispetto delle minoranze e la protezione ed il riconoscimento della loro identità culturale nonché il sostegno alle iniziative a favore dell'abolizione della pena di morte;*
- *qualsiasi forma di cooperazione mirante a risolvere la questione curda;*
- *cooperazione nel settore umanitario;*
- *promozione del dialogo sociale all'interno della Turchia e tra la Turchia e l'Unione europea;*
- *qualsiasi forma di sostegno inteso a promuovere lo sviluppo delle relazioni tra l'Unione europea e la Turchia;*
- *promozione della cooperazione fra le amministrazioni pubbliche delle due parti ai fini del ravvicinamento delle legislazioni e della formazione del personale, compreso quello delle dogane.*

Al Paragrafo 2 si specificano i principi base che caratterizzano i progetti: devono tener conto della specificità e della situazione economica della Turchia; è necessario tutelare le fasce di popolazione più debole che potrebbero essere in posizione svantaggiata durante le modifiche di "adattamento strutturale" delle condizioni sociali interne[91].

Nel 2006 un ulteriore Decisione, la *Decisione No. 1/2006 del 26 Settembre 2006*[92]*,* stila le regole per l'applicazione della Decisione 1/95 la quale, all'Art. 1, viene definita "basic Decision"; tra i provvedimenti generali trovano posto le definizioni di base:

- Part of the customs union: sono intesi i territori doganali europei e turchi;
- State: Unione Europea e Turchia;

[91] Sia con questa specificazione che con il tener conto della situazione economica turca si intende, tra gli altri aspetti, considerare le fasce di disoccupati e il tasso di disoccupazione, le donne, i tassi di istruzione e così via.
[92] Si veda la decisione 2006/646/EC

- Community Customs Code: codice doganale comunitario stabilito dal Consiglio europeo con il Regolamento No. 2913/92[93];
- Disposizione di attuazione del codice doganale comunitario: si intende il Regolamento No. 2913/92 e il Regolamento No. 2454/92[94].

L'Art. 3, riferendosi alla Decisione, ribadisce la validità sia del codice doganale comune, applicabile nel territorio doganale dell'Unione Europea, sia del codice doganale Turco, valido nel territorio dello Stato per il commercio di beni[95].

Trovano disciplina anche i provvedimenti che concernano le operazioni amministrative per il libero scambio dei beni all'interno dell'Unione Doganale: vengono specificati i procedimenti amministrativi necessari, insieme alla creazione di certificati utili, come la bolla di accompagnamento A.TR.[96] oltre ad essere descritte le modalità di trasporto e di uso del certificato appena menzionato. Al titolo 3 viene disciplinato il commercio coi "paesi terzi".

Protocolli e aiuti finanziari

È utile, quindi, soffermarsi sull'analisi dei protocolli finanziari concessi dall'Unione Europea in aiuto alla Turchia per supportare le riforme necessarie: è possibile dividere in quattro parti gli aiuti finanziari in un periodo che va dal 1964 al 2000.

1) Periodo antecedente la Unione Doganale (1964-1995): dal 1964 agli anni'80, tre protocolli finanziari (più uno supplementare) furono decisi per sostenere lo sviluppo socio-economico della Turchia. Si traducevano in somme che ai giorni d'oggi sono irrisorie per poter risollevare e supportare un'opera così importante come quella che dovette affrontare la Turchia, ma per l'epoca

[93] Council Regulation (EEC) No. 2913/92 (*OJ L 302).*
[94] Commission Regulation (EEC) No. 2454/93 (*OJ L 253*).
[95] L'Art. 3 recita: *"[…]the Community Customs Code and its implementing provisions, which are applicable in the customs territory of the Community, and the Turkish Customs Code and its implementing provisions, which are applicable in the customs territory of Turkey, shall apply in trade in goods between the two parts of the customs union under the conditions laid down in this Decision."*
[96] A.TR. movement certificate. Si vedano gli articoli 3 e successivi della suddetta norma.

erano adatte. Il quarto protocollo prevedeva 600 milioni di euro tra sovvenzioni e prestiti: non vennero mai elargiti a causa del veto contrario della Grecia[97].

I successivi quinto e sesto protocollo coprirono un lasso di tempo maggiore, di sedici anni, fino al 1996. Dal 1980, però, gli aiuti stabiliti, nelle forme di prestiti a basso tasso di interesse, protocolli supplementari e aiuti speciali, non furono effettivamente elargiti dall'Unione Europea.[98]

Nei 32 anni precedenti la candidatura (1964-1996), la Turchia ricevette solamente 830 milioni di Euro, rispetto ai 1433 stanziati.

2) Primi anni della Unione (1996-1999): alla Turchia vennero stanziati aiuti per un totale di 768 milioni di Euro sovvenzionati dal MEDA I [99] e dal Mediterranean Partnership[100] grazie alle agevolazioni e ai benefit provenienti dall'Unione Doganale con la Comunità Europea e ai programmi riservati ai Paesi del Mediterraneo; ricevette solo 52 milioni come conseguenza del veto greco.
3) Assistenza terremotati (1999-2000);
4) Periodo post-Helsinki[101] (2000-…): grazie alla nuova posizione della Turchia a candidato membro della Unione Europea, gli aiuti stabiliti cambiarono e furono

---

[97] Si veda il sito: http://www.ikv.org.tr/icerik_en.asp?konu=maliisbirligi&baslik=Financial%20Co-operation

[98] Da notare che nel periodo 1966-1998 gli aiuti ricevuti dalla Turchia furono sì ingenti ma non quanto quelli ricevuti da altri Paesi del Mediterraneo che avevano stretto solo degli accordi commerciali con l'Europa.
Tratto dall'articolo di A. H. KABAALIOĞLU, *The customs union: a final step before Turkey's accession to the European Union?,* in Marmara Journal of European Studies, Vol. VI (1998), No 1., p. 133

[99] MEDA: Mediterranean Development Agency. si tratta di un programma di partenariato euro mediterraneo. Promuove la cooperazione e lo sviluppo dei sistemi socio economici dei paesi del sud del mediterraneo attraverso assistenza tecnica ed aiuti finanziari. Mira alla creazione di una zona di libero scambio nel mediterraneo. Nel dettaglio si veda il sito http://europa.eu/legislation_summaries/external_relations/relations_with_third_countries/mediterranean_partner_countries/r15006_en.htm

[100] Mediterranean Partnership: noto come EUROMED. Si tratta di accordi di cooperazione tra l'Europa e i paesi del Mediterraneo e del Medio Oriente attraverso progetti a carattere sia politico istituzionale (che mirano allo sviluppo dei rapporti a livello regionale e sub regionale) sia economico-finanziario che di carattere settoriale per quanto riguarda l'ambiente, la sicurezza marittima e via dicendo.
Nel dettaglio si vedano i siti http://www.eeas.europa.eu/euromed/index_en.htm e http://www.iai.it/index_it.asp

[101] Periodo post-Helsinki: dal summit di Helsinki del 1999. Fa riferimento ad una nuova strategia europea per l'allargamento della Comunità. In questo frangente, la Turchia ha ottenuto lo status di Paese

di quantità maggiori; la decisione 2005/2001/EC è la bozza di regolamento degli aiuti per la Turchia nel periodo di pre-accesso. Nell'attesa dell'entrata in vigore della decisione, gli aiuti alla Turchia venivano gestiti e forniti dal programma MEDA (quest'ultimo li fornirà prestiti a basso interesse), dal programma di supporto allo sviluppo economico e sociale e da quello dell'Unione Doganale che supportava i rapporti tra le due Parti. Secondo gli accordi e le decisioni prese durante il Summit di Copenhagen del 2002, gli aiuti per la Turchia nel periodo 2004-2006 ammontarono a oltre un miliardo di Euro che vennero distribuiti in 250 milioni il primo anno, 300 nel 2005 e 500 nel 2006. Anche in questo periodo, tuttavia, vennero percepite somme inferiori[102]. La Commissione Europea insieme all'European Investment Bank approvarono prestiti per 450 milioni di Euro; la Commissione decise di provvedere ad aiuti per i terremotati nelle forme di 51 milioni in sovvenzioni e 600 in prestiti.

Da Giugno 2007, per il periodo 2007-2013, è in vigore il nuovo IPA (Instrument for Pre-Accession), strumento con cui vengono coperte le spese dei paesi candidati nelle materie di consolidare la struttura istituzionale, sviluppare la cooperazione regionale e di confine, sviluppo regionale interno, aiuto alle risorse umane, sviluppo rurale. Vennero preventivati quasi 11,5 miliardi di Euro per il periodo 2007-2013, di cui la Turchia ne ricevette meno di 5.

Qui di seguito la tabella relativa agli aiuti secondo gli schemi IPA.

Candidato ad entrare nella Unione. Per il dettaglio delle decisioni prese, si veda il sito http://www.europarl.europa.eu/summits/hel1_en.htm

[102] Si veda il sito http://www.ikv.org.tr/icerik_en.asp?konu=maliisbirligi&baslik=Financial%20Co-operation

Tabella 1: Categorie di fondi date alla Turchia e loro uso (in milioni di €)[103]

IPA component	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Transition Assistance and Institution Building	256,7	256,1	233,2	211,3	230,6	250,9	238,33
Cross-Border Cooperation	2	2,8	9,3	9,5	9,7	9,9	10,17
Regional Development	167,5	173,8	182,7	238,1	291,4	350,8	378
Human Resources Development	50,2	52,9	55,6	63,4	77,6	89,9	96
Rural Development	20,7	53	85,5	131,3	172,5	197,8	213
TOTAL	497,2	538,7	566,4	653,7	781,9	899,5	935,5

Fonte: *http://www.ikv.org.tr/icerik_en.asp?konu=maliisbirligi&baslik=Financial%20Co-operation*

Qui di seguito una tabella riassuntiva degli aiuti descritti inerenti al periodo 1964-1995[104], un grafico sul volume degli aiuti nel periodo 2004-2010

Tabella 2: Cooperazione finanziaria tra l'Unione Europea e Turchia (1964-1995)[105]

Financial Instrument	1st Financial Protocol	2nd Financial Protocol	Supplementary Protocol	3rd Financial Protocol	Special Aid Package	4th Financial Protocol	Gulf War	Special Financial Coop.
Period	1964-1969	1971-1977	1971-1977	1979-1982	1982-1986	1982-1986	1991	1993
Type of Assistance	Credit	Credit	-------	Credit	Grant	375 Grant 225 Credit	Credit	Grant
Amount Million Eufo/Ecu	175	220	47	310	75	600	175	3

Fonte: *http://www.mfa.gov.tr/grupa/ad/adc/TR-EU.finan.coop1.table.htm*

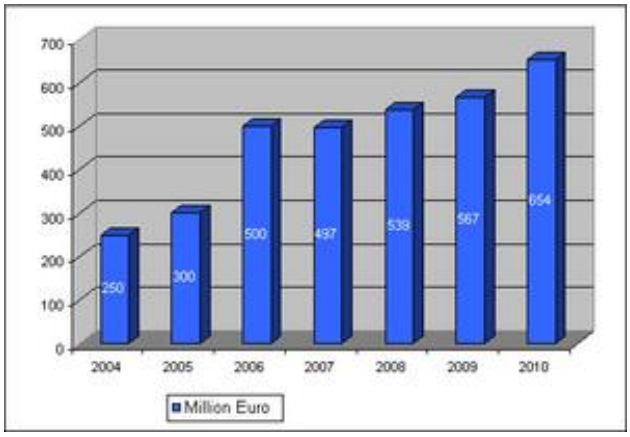
[103] *Ivi sopra.*

[104] Tratto dall'articolo di H.S. OKUMUŞ, E*conomic aspects of turkish- european union (eu) relations,* in Istanbul Ticaret Üniversitesi Dergisi, s.n.t., pp. 69-72.

[105] *Ivi*, p. 70.

ECU: European Currency Unit, unità di conto europea utilizzata per stilare i conti e i budget delle operazioni finanziarie all'interno dell'Unione Europea.

Grafico 1: Supporto finanziario fornito dall'Unione Europea alla Turchia (2004-2010)[106]



Fonte: http://www.avrupa.info.tr/eu-funding-in-turkey/which-are-the-priorities/what-is-eu-funding-for.html

L'assistenza finanziaria prevedeva cinque componenti fondamentali:

- ◊ Dal 1 gennaio 1996, per cinque anni, aiuti provenienti dalla Comunità;
- ◊ Aiuti dal Mediterranean Program dal 1992 al 1996[107];
- ◊ Dal 1996 assistenza proveniente dal Fondo per il Mediterraneo;
- ◊ Prestiti elargiti dall'European Investment Bank, per un periodo di cinque anni;
- ◊ Assistenza data da istituzioni internazionali su richiesta del governo turco[108].

[106] come si può notare, il grafico mostra come il volume degli aiuti verso la Turchia sia aumentato in tempi brevi.
Si veda il sito: http://www.avrupa.info.tr/eu-funding-in-turkey/which-are-the-priorities/what-is-eu-funding-for.html

[107] Mediterranean program: è un programma promosso dall'Unione Europea con lo scopo di creare un clima di cooperazione tra i popoli del Mediterraneo attraverso lo sviluppo e l'attivazione di progetti inerenti allo sviluppo, all'accessibilità e alla competitività di lunga durate dei territori, incentivare la capacità innovativa dei paesi promuovendo la coesione territoriale, facilitare la mobilità di persone e capitali attraverso la logica dello sviluppo sostenibile.
Viene finanziato da un fondo specifico, l' European Regional Development Fund
Nel dettaglio, si veda il sito http://www.programmemed.eu/en/the-programme/about.html

108 Tratto dall'articolo di B. YILMAZ, *The relations of Turkey with the European Union: candidate forever?*, in Center for European Studies Working Paper Series, n.167 (2008), p. 8.

Organi della Unione Doganale

Mentre la Decisione 1/95 da la legislazione necessaria, l'istituzione decisionale principale dell'Unione Doganale, è il Consiglio di Associazione (Council of Association) ed è composto da membri del Governo turco e membri del Consiglio, della Commissione europea e dei governi europei: per rendere equilibrate le decisioni e mantenere le caratteristiche dell'equità e del bilateralismo proprie dell'Associazione, le decisioni devono essere prese all'unanimità dei voti. Mantiene molti dei poteri decisionali stabiliti durante l'Additional Protocol e la sua presenza è garantita dalla stessa Decisione 1/95. Ha inoltre il potere di aggiornare il programma futuro della Unione e l'obbligo di prendere decisioni cruciali sulla Unione Doganale stessa. Ha l'ulteriore dovere di condurre negoziati per l'abolizione delle TBT e degli approvvigionamenti governativi e dei monopoli statali, per l'emanazione di norme sulla concorrenza, stilando un calendario delle attività. Per materie pertinenti alla Turchia, il Consiglio associativo garantisce deroghe all'adozione immediata del CCT, crea ed aggiorna la lista degli aiuti, monitora ed aggiorna la situazione degli IPRs all'interno del Paese. Gli altri poteri assegnati al Consiglio durante la stipula dell'Additional Protocol, riguardano settori estranei al commercio di beni industriali come il libero movimento di lavoratori, il settore dei servizi i trasporti, la materia riguardante le aziende. Il Consiglio è anche organo di consultazione, di raccomandazione in tematiche come i lavoratori, la coordinazione delle politiche commerciali, le politiche di sviluppo della Turchia, l'adesione all'Unione Europea[109].

La Commissione Paritetica (Customs Union Joint Committee)[110] svolge principalmente un compito consultivo, riportando le opinioni e i punti di vista delle Parti, che la interpellano nelle questioni relative al decorso e allo sviluppo presenti nella Decisione, oltre a riferire informazioni e a formulare raccomandazioni al Consiglio associativo; la sua instaurazione deriva dalla volontà del Consiglio Associativo che, sostenuto dalle

[109] Tratto dall'Art. di S. PEERS, *op.cit.,* pp. 421-422.

[110] La nascita della Commissione è stabilita nell'Art. 52 della Decisione. È composta dai rappresentanti delle due Parti e si riunisce una volta al mese o su richiesta delle parti o del presidente; è presieduta alternativamente da esponenti di entrambe le parti.
Tratto dall'articolo di C. GÖKÇELİK, *op. cit.,* pp. 13-14.

norme della Decisione, ha la facoltà di creare commissioni che abbiano il compito di assisterlo e di cooperare con le Parti per soddisfare gli obblighi e per il funzionamento stesso della Unione Doganale[111].

La Commissione di Cooperazione Doganale (Customs Cooperation Committee) e le sue sotto commissioni, create dal Consiglio, hanno il compito di facilitare la cooperazione fra le due Parti.

Solo in quattro eccezioni la Commissione può avvalersi di un potere decisionale: nel caso in cui la Turchia non sia in grado di rispettare i tempi imposti per apportare i cambiamenti del CCT europeo; deve fare una lista di prodotti provenienti dai paesi appartenenti a un FTA e su cui la Turchia deve applicare un dazio temporaneo fino all'adozione dei trattati preferenziali[112]; può modificare o abolire le misure di protezione utilizzate dalle Parti,nel caso di sviluppo divergente della norma; deve compiere tutti gli incarichi assegnati dal Consiglio associativo[113].

Le procedure consultative e decisionali sono disciplinate dalla Decisione 1/95, al Capitolo 5 e sono simili a quelle effettuate nell'Unione Europea; nelle aree di diretta rilevanza, la legislazione turca deve essere allineata a quella della comunità Europea:

- Politica commerciale e accordi coi paesi terzi;
- Legislazione per l'abbattimento delle TBT;
- Legislazione sulla concorrenza;
- Legislazione sui diritti di proprietà;
- Legislazione doganale.[114]

[111] Si vedano gli Art. 24, 52 e pertinenti, della Decisione 1/95 e spiegazioni precedentemente fornite, nel corso del capitolo.

[112] C. GÖKÇELİK, nel suo articolo "*Turkey's customs reform experience under the auspice of Turkey – EU Customs Union",* in The Black Sea Trust, a project of German Marshall Fund of United States, pp. 9,10,12, denuncia le stesse problematiche evidenziate da Togan, nel caso delle FTAs aggiungendo che spesso i paesi terzi non sono propensi a concedere alla Turchia le stesse agevolazioni concesse alla Unione Europea: di conseguenza la Turchia non riesce a soddisfare pienamente gli obblighi imposti dall'UE e continua a trovarsi in una situazione di disparità e di svantaggio nei confronti del partner doganale europeo.

[113] Tratto dall'articolo di S. PEERS, *op. cit.,* p. 420.

[114] Tratto dall'articolo di A. H. KABAALIOĞLU, *op.cit.,* p. 128.

Nel caso di modifiche alla legislazione europea che interessino anche aspetti della unione doganale, esperti turchi verranno "informalmente consultati"[115]. Successivamente a decisione presa, la Turchia verrà informata del cambiamento.

Per quanto riguarda la soluzione alle dispute legali relative all'interpretazione o all'applicazione delle norme presenti nell'Additional Protocol o nelle Decisioni del Consiglio Associativo, le Parti possono presentare il caso al Consiglio Associativo il quale risolverà la questione attraverso l'emanazione di una decisione vincolante[116]. La Decisione 1/95 da anche un'altra possibilità nella risoluzione delle dispute nel caso il Consiglio non sia in grado di risolverle: il consiglio ha il potere di disciplinare le norme in materia di "arbitrato" e di "procedure giudiziarie", come presente all'Art. 25.

Gli Art. 61 e 62 specificano i casi in cui l'arbitrato può essere utilizzato come mezzo di risoluzione delle dispute:

- Discrepanze tra le due legislazioni[117] o nello sviluppo nei campi inerenti al funzionamento della Unione Doganale, nel caso in cui una delle due parti prenda misure immediate;
- Safeguard measures (misure di tutela);
- Misure di bilanciamento tra le due parti[118].

Il Tribunale addetto è composto da tre "arbitri", uno per parte ed uno neutrale.

È stato deciso anche un sistema di dialogo per sviluppare un dialogo politico tra le Parti: incontri semestrali o annuali tra i ministri e i capi di stato durante i quali vengono stilati reports[119].

Scopi e vantaggi della Unione Doganale

Da ricordare che provvedimenti per il funzionamento della Unione e l'intensificazione dei rapporti tra le due entità istituzionali nei settori estranei a quelli

[115] Si vedano gli Articoli 54-60 della Decisione 1/95. Le criticità verranno affrontate nel capitolo 5.

[116] Solo nel caso in cui il consiglio non sia in grado di risolvere la disputa (nel caso della non unanimità dei voti, per esempio), il caso verrà sottoposto all'attenzione della Corte di Giustizia europea a seguito dell'esito unanime della votazione richiesta.

[117] Si intendono quella della Comunità europea e quella della Repubblica di Turchia.

[118] KABAALIOĞLU, ivi, pp. 131-132.

[119] Tratto dall'articolo di S. PEERS, *op. cit.,* p. 423.

presenti nella Decisione 1/95: dall'energia ai trasporti, all'informazione piuttosto che l'agricoltura o la ricerca. L'integrazione non è, quindi, solo di carattere economico, ma sempre di più rivolta al campo politico e legislativo, per creare una base solida e duratura per una futura entrata della Repubblica di Turchia nella Unione Europea[120].

Per poter successivamente presentare le diverse riforme attuate e i conseguenti cambiamenti nel campo giuridico-amministrativo turco, è necessario riportare brevemente gli scopi principali che la Decisione mirava a raggiungere nell'Unione Doganale:

- l'eliminazione dei dazi doganali, delle restrizioni quantitative e delle misure che hanno effetto equivalente sul commercio di beni industriali tra Turchia ed Europa;
- l'adozione da parte della Turchia del Common External Tariff (CET) verso i paesi terzi;
- l'armonizzazione graduale della Turchia in materia di politiche commerciali europee;
- la convergenza progressiva della Turchia in materia di commercio preferenziale europeo con alcuni paesi terzi;
- l'adozione di approvvigionamenti doganali in linea con quelli europei;
- l'armonizzazione di regole e leggi sulla competitività e sui diritti di proprietà simili a quelli europei;
- l'abolizione, da parte dell'Unione Europea, delle restrizioni nel settore tessile;
- la formazione di un organo comune, la commissione paritetica;

Con l'entrata in vigore della Decisione, come già visto nella Decisione stessa, solo i prodotti manifatturieri e i prodotti agricoli lavorati sono soggetti al libero mercato tra Turchia ed Europa[121].

Gli scopi appena elencati possono essere raggruppati secondo tre caratteristiche principali:

[120] Tratto dall'articolo di C. GÖKÇELİK, *op. cit.,* p. 14.
[121] Tratto dall'articolo di S. PEERS, *op. cit.*, p. 414.

- aspetti tecnici del libero scambio di merci: vengono considerati i prodotti industriali e i prodotti lavorati del settore agricolo turchi ed europei, che possono essere importati senza alcun dazio doganale o altra restrizione con simile effetto. Da ricordare che la Turchia ha adottato il CET europeo per le importazioni verso i "paesi terzi";
- proposte e risoluzioni per l'intensificazione della cooperazione tra Turchia ed Europa: la risoluzione del consiglio associativo mira al rafforzamento della collaborazione tra i due attori nei settori estranei alla Decisione quali il settore energetico, agricolo, dei trasporti, delle telecomunicazioni, delle ricerche scientifiche, piuttosto che le materie relative alla giustizia e agli affari interni, l'informazione, la protezione dei consumatori e via dicendo[122].
- La cooperazione finanziaria: creata per cercare di sostenere il settore industriale turco, per molti versi debole, al momento dell'apertura dell'economia e della conseguente esposizione al sistema competitivo estero[123].

Con la creazione dell'unione doganale le relazioni politiche ed economiche tra Turchia ed Unione Europea si sono intensificate: l'unione doganale ha portato con sé vantaggi e svantaggi sia politici che economici per entrambe le Parti.

La Turchia, infatti, ha potuto e potrà godere di vantaggi quali:

→ La possibilità di penetrare in un mercato con un potenziale ed un'estensione maggiore rispetto al proprio, in cui vi operano paesi sviluppati[124]. Questo accesso migliorerà sia la struttura del mercato interno, sia quella dei diversi

[122] Di conseguenza si mira ad una maggiore integrazione, utile ad una futura entrata della Turchia nell'Unione Europea.

[123] OZTURK and SERTOGLU, *op. cit.,* p. 4.

[124] Da ricordare che il settore industriale della Turchia, al momento dell'apertura dell'economia, era da molti ritenuto quello di un paese in via di sviluppo e non di un paese sviluppato al pari, quindi, europeo; da considerare quindi i "pericoli" al quale il settore si è trovato esposto.

settori, andando ad incidere sulla competitività delle aziende e dei prodotti turchi[125];

- → Gli aiuti finanziari saranno utili alla ristrutturazione dell'economia interna[126] ed implicheranno anche esperienze di maggiore collaborazione tra aziende turche ed aziende europee grazie a programmi dediti allo scopo;
- → L'aumento, auspicato, di flussi di investimenti diretti esteri per l'ammodernamento non dei soli settori industriali, oltre che per la crescita della qualità dei processi produttivi[127];
- → L'incremento del tasso di occupazione sia nel breve che nel lungo periodo porterebbe anche ad una stabilità della situazione interna del Paese;
- → La maggiore possibilità di apertura democratica del paese in campo costituzionale e legislativo;
- → La maggiore sicurezza in un'apertura della Turchia al mondo occidentale, in una continua integrazione ed interdipendenza politica, oltre che economica;

L'Europa e le aziende europee, invece, potranno godere di:

- → Un ulteriore consolidamento dei rapporti economici con uno dei mercati più vicini, con un alto potenziale di crescita nel futuro prossimo e non ancora saturo come quelli europei;
- → Condizioni simili a quelle europee, per tutte le aziende che vorranno stanziarsi in Turchia per entrare nel mercato turco;
- → Nuove e maggiori opportunità produttive e di investimenti;
- → Un mercato che può rivolgersi non solo ad ovest, ma anche ad est, verso il Medio Oriente, l'Asia Centrale e la regione del Mar Nero;[128]
- → Uno snodo logistico interessante ed importante tra Europa, Asia, Africa.

[125] Vantaggio ultimo dei consumatori che potranno sia approfittare della nuova situazione (prodotti di qualità migliore e a prezzi ridotti), che a loro volta diventare giudici ed artefici del mercato interno e non solo.

[126] Questo aspetto comprende una serie di manovre collaterali, si pensi all'ammodernamento e all'incremento delle infrastrutture del Paese.

[127] Si intende un incremento di know how e know what attraverso flussi di conoscenze provenienti dall'estero.

[128] OZTURK and SERTOGLU, *op. cit.,* pp. 5-7.

La Decisione, come già accennato, non si limita solo a disciplinare il commercio di beni industriali e di prodotti agricoli lavorati, ma penetra anche nelle discipline, nei regolamenti, nelle leggi e nelle politiche interne del Paese. Per sottostare agli obblighi dell'Unione Doganale e quindi per allinearsi alle linee di condotta accordate, la Turchia deve non solo emanare provvedimenti in linea con il community customs code europeo ma anche leggi interne ad esso ispirate: così facendo non si è allineata solo ai parametri e agli standard europei, ma anche a quelli internazionali[129].

Le riforme attuate

Qui di seguito, seguendo le linee guida della Decisione e dei successivi Regolamenti, spiegherò le riforme attuate e le sfide future che la Turchia dovrà affrontare.

Gli scopi che avevano le riforme riguardavano:

- La conformità della legge turca a quella europea nelle materie di pertinenza della Unione e chiariti nella Decisione 1/95;
- La riorganizzazione e l'ammodernamento dell'amministrazione doganale interna secondo canoni prestabiliti;
- Lo sviluppo univoco della legge doganale nel senso di quella europea e secondo le decisioni prese;
- La semplificazione e l'ammodernamento delle procedure doganali;
- L'intensificazione dell'efficacia dei controlli doganali e della loro conformità a standard e convenzioni internazionali;
- L'adozione di strumenti moderni che si appoggiassero a sistemi informatici usati in Europa e nel mondo al fine di rendere limpido il processo doganale;
- La tempestiva e continua stesura di statistiche e dati relativi al commercio.[130]

[129] Come già visto in precedenza, l'allineamento della Turchia all'acquis communitaire si riflette sull'adozione di trattati, convenzioni e decisioni di organizzazioni internazionali che si occupano di uniformare ed armonizzare non solo il commercio mondiale ma anche la qualità di vita delle persone, piuttosto che il clima e l'ambiente.

[130] Tratto dall'articolo di C. GÖKÇELİK, *op. cit.,* pp. 16-17.

Da quando iniziò a stringere relazioni sempre più forti con l'Unione Europea fino ad accordarsi per emanare la Decisione 1\95, la Turchia accettò la sfida di mettere in campo riforme sia per un ammodernamento interno dello stato, sia per allinearsi a quelle che erano le richieste europee: sono presenti, infatti, nella Decisione, numerosi riferimenti alla legislazione europea e richieste di interpretare i provvedimenti e le decisioni alla stessa maniera in cui vengono interpretate nel Trattato Europeo. Al fine di garantire gli scopi principali per cui è nata l'Unione Doganale, la Parti si sono dovute accordare e creare, quindi, una legislazione e un insieme di decisioni e provvedimenti uguali e che si ispiravano (e continuano a farlo) alle direttive e decisioni prese in ambito europeo. Devono non solo basare le loro azioni commerciali secondo quanto definito dalle decisioni, ma anche seguire linee di sviluppo e di attuazione dei provvedimenti uguali ad entrambi. Infine, hanno creato una struttura di monitoraggio atta a definire ed implementare il processo di integrazione legale utile non solo ai fini dell'Unione Doganale, ma anche ad un sempre più stretto rapporto tra Europa e Repubblica di Turchia.

Si ribadisce, quindi, che le riforme necessarie all'adempimento degli obblighi e alla creazione della struttura decisionale, che sia funzionante e funzionale all'Unione Doganale, comprendono per la Turchia anche sforzi per l'ammodernamento interno come la creazione di strutture ed enti adatti o il miglioramento di procedure doganali già esistenti e a modifiche a politiche non solo commerciali ma anche apparentemente estranee al settore. La decisione di creare un'unione doganale con l'Europa è di per sé una spinta verso la modernizzazione, verso un cambiamento.

A questo proposito, nel 1996, il Sottosegretariato Doganale ha creato il cosiddetto "Customs Modernization Project"[131], progetto che prevede l'ammodernamento della struttura amministrativa dello stato turco attraverso: la modifica della legislazione in

[131] Il progetto fa parte di un progetto più ampio, il "public financial management project", finanziato dalla World Bank, iniziato nel 1996 e terminato nel 2002. La World Bank offrì anche supporto tecnico e durante i lavori raccolse dati per stilare dei report periodici sulla situazione delle dogane in Turchia. Le ricerche e i report presentavano i dati nelle materie di infrastruttura legale doganale (compresi i deficit organizzativi), l'infrastruttura fisica e l'infrastruttura tecnica turca.
Tratto dall'articolo di C. GÖKÇELİK, *op. cit.,* p.15.

campo commerciale stando alle richieste della Decisione oltre a quelle di altre organizzazioni internazionali importanti, sviluppo ed ammodernamento del sistema informatico ed attraverso un riorganizzazione dell'amministrazione doganale secondo quanto richiesto dalle organizzazioni di cui fa parte la Turchia. Lo scopo del Progetto era quello di facilitare e velocizzare la distribuzione delle merci semplificando le procedure di spedizione, controllo e simili, riscuotere le eventuali imposte ed elaborare dati utili in tempi brevi. Venne anche creata un'apposita commissione, la Commissione Governativa per la Riforma (Reform Steering Committee) e un nuovo progetto, indipendente ma del tutto uguale al precedente si occupò della questione. Nacque un'ulteriore commissione, la Consultancy Committee, per la coordinazione del progetto dedita alla discussione delle riforme, degli ammodernamenti e delle modifiche nel campo doganale finora esistenti, tra i diversi operatori del settore.

La Turchia necessitava, quindi, di una nuova e moderna legge doganale in cui gli sforzi si allineamento e ammodernamento trovassero disciplina, motivazione e scopi futuri: nel 1996 il governo turco presentò all'Assemblea Nazionale (Grand National Assembly) un nuovo codice doganale, ma solo nel 2000 venne approvato ed entrò quindi in vigore. Un altro codice venne stilato nel 2009 per adattarsi ai cambiamenti sia interni all'Unione Europea che nella Unione Doganale che in ambito internazionale.

Il primo step è stato fatto nel 1998 con lo sviluppo del sistema BILGE[132] presso l'aeroporto Atatürk di Istanbul, con lo scopo di informatizzare alcune formalità doganali. Nel 2001 il progetto GÜMSIS è presente in diverse aree del paese, con raggi x e controlli all'avanguardia per contrastare il traffico illegale di merci e persone. Negli anni successivi si è mirato alla connessione su scala nazionale dei sistemi di controllo tramite lo sviluppo di sistemi doganali tecnologici informatizzati (IT), connessi a sistemi superiori. Altro aspetto interessante è quello relativo al cambiamento della struttura

[132] Sistema BILGE, noto anche come SOFIX, usato in Francia e successivamente modificato per meglio adattarlo alle procedure doganali turche. Il sistema si occupa di tutte le procedure burocratiche doganali necessarie come, ad esempio, le dichiarazioni necessarie, import ed export, pagamento delle imposte e così via. I dati raccolti dal sistema vengono inseriti in database utili per ricerche, statistiche, analisi e indagini di diverso genere, anche a livello europeo dato che il sistema e la successiva informatizzazione del Paese hanno permesso una continuità di connessione e condivisione.
Ivi, pp. 19-22.

amministrativa turca con l'introduzione delle nuove tecnologie: ristrutturazione non solo del personale (corsi di preparazione e di aggiornamento, possibilità di nuove specializzazioni) o dell'organizzazione degli uffici (diminuzione del numero), ma anche degli edifici stessi (ristrutturazioni edilizie), potenziamento (convenzioni e nuove attività da sviluppare e da pianificare) e maggiore presenza nel territorio[133].

La prima parte di questa sorta di ristrutturazione dell'amministrazione e legislazione doganale, finanziata dalla World Bank, termina nel 2002; entro questa data, la Turchia riuscì ad adottare il sistema generalizzato di preferenze, GSP[134], per i regimi commerciali e successivamente si impegnò ad assorbire in via definitiva e totale il sistema preferenziale europeo[135]. Negli anni successivi, la Turchia ha potenziato il funzionamento del proprio sistema doganale, anche attraverso l'uso di nuovi dispositivi di scansione soprattutto negli snodi commerciali principali siti lungo la frontiera; grazie alla cooperazione di Programmi europei di Assistenza Tecnica, sono state sviluppate le infrastrutture e aggiornati software e sistemi informatici utili alle pratiche doganali; tutto il sistema doganale, compresi gli strumenti utilizzati, sono stati centralizzati con lo scopo di semplificare la gestione, abbassarne i costi sfruttando, anche, le risorse umane in maniera più efficiente, migliorare la qualità del servizio e preparare le basi per una futura maggior integrazione con l'Unione Europea.

In conclusione, come qualsiasi sfida, anche quella turca per l'ammodernamento del sistema doganale ha trovato ostacoli: dalla forzata integrazione economica indotta dalla mancata adesione, piuttosto che le opposizioni di chi sostiene che la Turchia stia "rinnegando" la propria politica estera nel nome della promessa europea di adesione,

---

[133] Tratto dall'articolo di TOGAN S., *op cit.*, p. 11.

[134] GSP, acronimo di Generalized System of Preferences; si tratta di un sistema che tramite benefici economici tradotti in forma di agevolazioni, riduzioni e\o sospensioni di dazi doganali e forme restrittive applicate dai paesi sviluppati verso i "paesi terzi", mira ad influire positivamente sullo sviluppo economico dei paesi in via di sviluppo e a stabilire rapporti economici armoniosi a livello internazionale. Tratto dal Generalized System of Preferences, handbook on the scheme of Turkey, UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOMENT, United Nations, New York and Geneva, 2007, pp. 1-2.

[135] Vengono considerati anche i prodotti sensibili, tra i prodotti soggetti a trattamenti preferenziali e riduzioni degli importi dei dazi doganali, in quanto provenienti da paesi in via di sviluppo, secondo quanto deciso nel GSP internazionale. Per tutti quei prodotti che rientrano nello schema europeo GSP, invece, la riduzione e\o l'abolizione dei dazi doganali, è applicata come incentivo riservato ai paesi in via di sviluppo in linea coi principi europei. *Ivi sopra*, pp.1,2.

e di aver quindi completamente aperto la propria economia al sistema competitivo internazionale, senza aver mai potuto una posizione significativa nei processi decisionali europei, non essendo membro effettivo della Unione Europea. L'attenzione dei cittadini turchi è stata distolta dal processo di avvicinamento all'Europa, e le opposizioni, soprattutto politiche e di lobby, sono state contrarie all'adozione di leggi e sistemi innovativi che andassero a rivoluzionare la situazione interna. Come si è ben visto nel corso del capitolo, le richieste europee di allineamento turco al proprio acquis vanno ben oltre la semplice nuova disciplina in campi prettamente pertinenti con il libero commercio tra le due entità istituzionali senza che però la Turchia possa godere dei benefici dell'essere membro della Comunità[136].

Turkish Customs Law

La Customs Law No. 4458 è la nuova legge doganale entrata in vigore in Turchia nel 2009, che emenda la precedente legge No. 5911 e si allinea alle norme doganali europee[137]. La Legge No 5911, essendo conforme alla legislazione europea nella medesima disciplina, aiuterà a fornire le adeguate basi legali per facilitare il commercio e il transito di imprenditori stranieri preservando gli interessi nazionali. L'Art. 1 recita:

> *" The scope of this law is to lay down the customs rules that shall apply to goods and means of transport entering into and exiting from the Customs Territory of the Republic of Turkey.[138]"*

Le revisioni più importanti hanno portato a modifiche nelle dinamiche di:

- ◊ Provvedimenti per la riduzione delle procedure doganali;

[136] Tratto dall'articolo di C. GÖKÇELİK, *op. cit.,* p. 128.
[137] In linea col Community Customs Code, che è vincolante per i Paesi Membri, i quali devono dimostrare di essere in grado di sopperire alle richieste e alle materie disciplinate dall'acquis oltre a doversi impegnare nello sviluppo delle riforme, delle strutture, delle procedure richieste. I Paesi Membri devono anche essere capaci di aggiornare continuamente ed attuare le regole stabilite. L'acquis consiste di strumenti che consentono il giusto funzionamento della Unione e del controllo delle frontiere esterne.
[138] Va specificato, quindi, che le "free zone areas" vengono intese al di fuori del territorio nazionale.

- ◊ Riduzione dei costi delle transazioni commerciali estere attraverso la riorganizzazione e l'ammodernamento dell'amministrazione, dell'attività, del personale e delle strutture doganali;
- ◊ Riduzione delle pratiche burocratiche attraverso l'installazione e l'aggiornamento di sistemi che svolgono le medesime attività in maniera informatizzata e telematica.

L'Implementing Regulation of Customs Law (IRCL) contiene le norme attuative della legge No. 4458. È interessante scoprire alcuni aspetti della nuova legge, soprattutto i punti introdotti: la nuova Legge propone anche nuove definizioni e nuove espressioni. L'Art. 3, per esempio, concerne lo status dei beni e nei suoi diversi paragrafi specifica anche termini "nuovi" perché sono cambiate le dinamiche commerciali a livello nazionale ed internazionale. Ad esempio, vengono definiti i diversi uffici dell'amministrazione doganale piuttosto che la natura dei beni dei dazi doganali; disciplina anche le "Customs Procedures" con cui si intendono: il rilascio per la libera circolazione, il transito, il deposito doganale, il controllo doganale, l'ammissione temporanea, il processo di uscita e l'esportazione.

Gli Articoli 17-21 della Legge No. 4458 disciplinano la materia delle leggi di origine non preferenziale: viene definita l'origine del bene come il luogo in cui è stato prodotto o ha subito l'ultima importante trasformazione.

Gli Articoli 23-31 trattano la determinazione del valore dei beni per scopi doganali (value of goods for customs purposes): il valore doganale dei beni importati è il valore di transazione, il prezzo pagato per il bene, se esportato in Turchia. Tra gli Articoli 36-50 si trovano le norme relative ai beni che vengono portati all'interno del territorio turco, nello specifico: la supervisione doganale, la presentazione dei beni alla dogana, le dichiarazioni sommarie, lo scarico delle merci presentate, l'obbligo di applicare un come dare la possibilità di temporaneo immagazzinaggio della merce.

L'Art 57 parla della protezione dei diritti di proprietà industriale e intellettuale: i provvedimenti riguardano sia i beni falsificati o piratati, sia i modi per produrli. La dogana può intervenire d'ufficio o dietro richiesta da parte del legittimo proprietario.

Gli Articoli 153-158 si occupano di disciplinare la materia delle "free zones". Gli ultimi Articoli riguardano le pene applicate per violazioni ed irregolarità.

Da riportare è il punto di vista di Kabaalioğlu[139] che, nel paragrafo relativo alle procedure consultative e decisionali, analizza alcuni provvedimenti a suo avviso contraddittori:

- In riferimento all'Art. 55 della Decisione 1/95, nutre perplessità nella natura delle "*informal consultation"* con esperti turchi nel caso in cui la Commissione Europea intenda modificare il proprio acquis nei settori di diretta pertinenza con 'Unione Doganale, sottolineando la differenza di trattamento tra "formal" ed "informal consultation".
- L'Art. 56, infatti, specifica che la Turchia verrà *informata* sulle modifiche apportate. Nel caso contrario, la Turchia deve informalmente consultare la Commissione di modo da accettare le conseguenze delle proprie azioni.
- L'Art. 57, continua l'autore, da una parte parla dell'allineamento della legislazione turca a quella europea, dall'altro dà alla Turchia la possibilità di modificare le norme direttamente coinvolte nei meccanismi doganale, previa approvazione della Joint Committee.
- I membri dell'unione doganale, non facenti parte della Unione Europea, quindi la Turchia, non viene rappresentato nelle istituzioni europee e quindi non ha modo per far valere le proprie ragioni o almeno poterle esprimere.
- L'autore vede un'altra carenza della Unione Doganale nel frangente delle dispute rimaste irrisolte: se le Parti non trovano una soluzione, nonostante gli strumenti messi a disposizione, la situazione resta sospesa.[140]
- Per quanto riguarda i protocolli e gli aiuti finanziari, oltre a denunciare la carenza di somme effettivamente arrivate nelle casse turche, l'autore denuncia come nonostante gli sforzi di allineamento e ammodernamento della Turchia

[139] A.H. KABAALIOĞLU, *The customs union: a final step before Turkey's accession to the European Union?,* in Marmara Journal of European Studies, Vol. VI (1998), No 1, pp. 129-134.
[140] Da notare che questo articolo si riferisce ai primi tre anni della Unione Doganale.

abbiano ottenuto risultati, dal canto suo, la Comunità europea non ha mantenuto l'impegno nel sostenere lo sviluppo e l'ammodernamento del settore industriale turco.

4 GLI EFFETTI

Interscambio con l'Unione Europea

Questo capitolo tratta gli effetti della Unione Doganale nell'economia turca, con occhio critico e particolare enfasi nel commercio di beni, importazioni ed esportazioni, tra la Turchia e l'Unione Europea.

La Unione Doganale non influenzò solo il commercio, ma anche la struttura del mercato interno turco[141]. La Unione Doganale ha favorito i commercio di beni, l'integrazione e la penetrazione economica europea in quella turca e ciò è andato ad influire anche nel volume degli investimenti diretti esteri (FDIs)[142] nel territorio turco.

Con particolare interesse verrà analizzato un settore verso cui gli FDIs, successivamente alla Unione Doganale ed alla nuova legge turca sugli investimenti diretti esteri, sono stati dirottati subendo un aumento considerevole: il settore delle infrastrutture ed in particolare quello delle infrastrutture portuali.

La Turchia si trova in una posizione geo-strategica importante e cruciale sia dal punto di vista politico che commerciale: tra continente europeo ed asiatico, è uno dei più importanti snodi logistico commerciali, oltre che turistici, del Mediterraneo che collega l'Europa al Nord Africa, al Medio Oriente e all'Asia.

La maggior parte dei rapporti commerciali avviene via mare e le infrastrutture portuali sono di essenziale importanza come base iniziale sia per la presentazione dell'efficienza e dello sviluppo di un Paese, che per l'integrazione dell'economia nazionale con quella estera[143].

Per quanto riguarda il commercio estero, il mercato in cui la Turchia ha maggiormente esportato i propri prodotti, dal passato fino ad oggi, è quello dell'Unione europea: dal

[141]Si fa riferimento al cambiamento interno sia della produzione che delle importazioni. Si veda successivamente in questo capitolo.

[142] FDIs: si tratta di una forma d'investimento intrapresa da un'azienda che intende produrre in un altro Paese sia acquistando un'azienda in un Paese diverso, sia implementando le azioni di un'azienda straniera nel Paese stesso.

[143] Tratto dall'articolo di Ç.K. ÇETİN and D.Ö. ÇAYLAN, *The place of ports in development plans of Turkey: a strategic analysis for the years 1985-2010*, in DEÜ SBE Dergisi, Vol. XIV, iss. 1, p. 27.

1971, infatti, la Comunità Europea, il mercato più sviluppato sito nelle vicinanze della Turchia in cui vivono le più grosse comunità turche, ha eliminato i dazi doganali sui prodotti industriali provenienti dalla Turchia[144] favorendo così gli scambi anche dal punto di vista dei costi di trasporto delle merci[145].

Come si può ben notare dalla Tabella 3, l'Europa è stata il maggior partner commerciale della Turchia anche nel periodo precedente la nascita della Unione Doganale: nel 1995, infatti, la percentuale di esportazioni verso l'Europa era di 51,2% mentre quella delle importazioni al 47,2%. Nonostante la crisi economica turca del 2001, come si nota dalla tabella in considerazione, la percentuale di importazioni ed esportazioni con l'Europa, sul totale dei flussi commerciali, non ha subito forti variazioni: gli sviluppi quantitativi e qualitativi sia nel settore industriale che dal punto di vista economico e politico hanno svolto un ruolo cruciale nella rapida crescita interna del Paese[146]. Interessanti sono, invece, gli sviluppi successivi alla crisi economica del 2007, come si può ben notare dai grafici 2 e 3 e dalla tabella 4.

[144] S. Togan nel suo articolo *Effects of a Turkey-European Union Customs Union and Prospects for the Future,* in Russian and East European Finance and Trade, v. XXXVI, iss. 4 (2000), p. 7, alludendo all'apertura del mercato europeo alle merci turche, avvenuta nel 1971 con l'abolizione delle nominal tariff rates applicate ai prodotti industriali turchi, nota che alla stesso modo sono state potenziate misure protezionistiche quali l'esclusione dei prodotti del settore tessile tra le fila dei prodotti industriali, l'imposizione di misure restrittive quantitative sia sui prodotti del settore tessile che del settore dell'abbigliamento, realmente in grado di competere con quelli europei, e l'applicazione di una tariffa speciale sui prodotti petroliferi e derivati sopra una certa quota.

[145] Tratto dall'articolo di S. MALKOC, *The effects of the Customs union on the foreign trade and industry, s.n.t.,* p.18.

[146] Tratto dall'articolo *Intermodal transport,* in National Peer Review: Turkey, International Transport Forum, 2009, p.23.

Tabella 3: Commercio estero della Turchia dal 1990 al 2001

Fonte: state Institute of Statistics.

	Total Exports (million US$)	Exports to the EU-15 (million US$)	Share of Exports to the EU-15 in Total Exports	Total Imports (million US$)	Imports from EU-15 (million US$)	Share of Imports from the EU-15 in Total Imports
1990	12 959	7 177	55,38	22 302	9 898	44,38
1991	13 593	7 348	54,05	21 047	9 897	47,02
1992	14 715	7 934	53,92	22 871	10 657	46,59
1993	15 345	7 601	49,53	29 428	13 873	47,14
1994	18 106	8 636	47,70	23 270	10 916	46,91
1995	21 637	11 084	51,22	35 709	16 862	47,22
1996	23 224	11 556	49,76	43 627	23 138	53,04
1997	26 261	12 248	46,64	48 559	24 870	51,22
1998	26 974	13 504	50,06	45 921	24 075	52,43
1999	26 587	14 352	53,98	40 671	21 401	52,62
2000	27 775	14 510	52,24	54 503	26 610	48,82
2001	31 334	16 118	51,44	41 399	18 280	44,16
2002	36 059	18 459	51,19	51 554	23 321	45,24
2003	47 253	24 484	51,82	69 340	31 696	45,71
2004	63 167	32 589	51,59	97 540	42 359	43,43
2005	73 476	35 872	48,82	116 774	45 468	38,94
2006	85 535	40 946	47,87	139 576	50 752	36,36
2007	107 272	50 081	46,69	170 063	58 004	34,11
2008	132 027	51 782	39,22	201 964	63 046	31,22
2009	102 135	39 332	38,51	140 919	47 945	34,02

Tabella 4: Commercio della Turchia dal 2005 al 2011 (milioni di dollari)

	2005	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**
Exports	73,476	85,535	107,272	132,002	102,143	113,883	134,969
Imports	116,774	139,576	170,063	201,961	140,929	185,544	240,838
Trade Volume	190,251	225,111	277,334	333,963	243,072	299,428	375,807
Trade Balance	-43,298	-54,041	-62,791	-69,959	-38,786	-71,661	-105,869

Fonte: TurkStat

Grafico 2: Commercio della Turchia con l'Unione Europea (percentuale del totale)

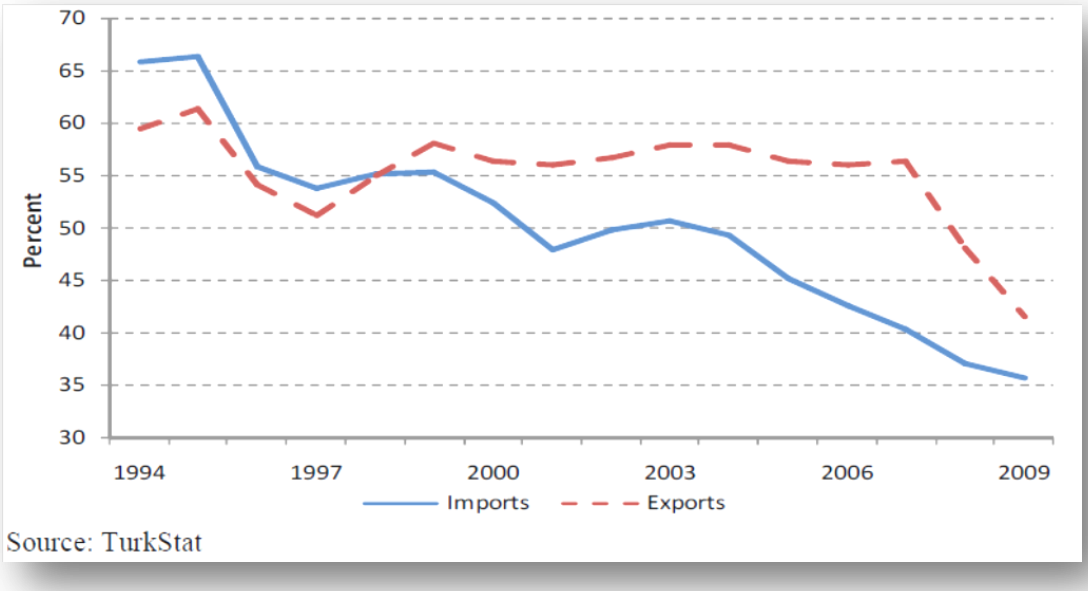
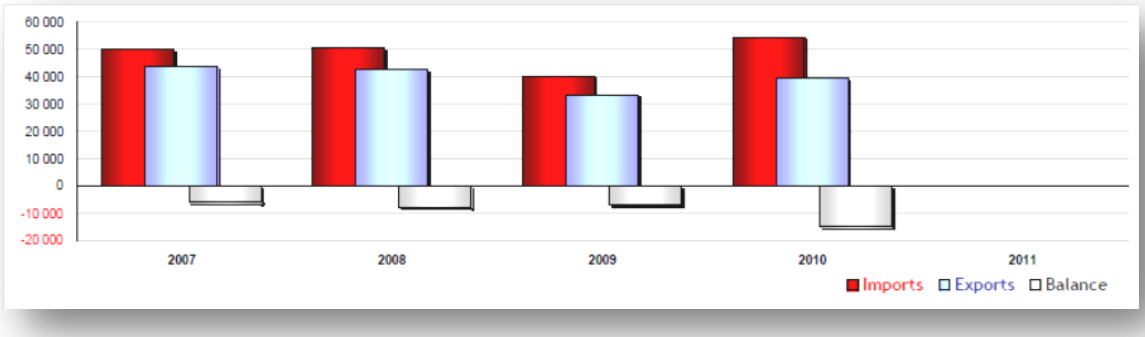


Grafico 3: Commercio turco con l'Unione Europea (2007-2010) **milioni di euro**



Fonte: IMF

Continuando con l'analisi della Tabella 3, si noterà che tra il 1995 e il 2000 (viene evitato l'anno 2001 in cui la Turchia venne scossa da una crisi economica importante) sia le importazioni che le esportazioni con l'Europa aumentarono, ma se si confrontano le esportazioni verso l'Europa con quelle verso il resto del mondo si noterà una crescita che non ha gli stessi ritmi. Questo accadde anche perché con l'instaurazione della Unione Doganale, vennero abbattute molte barriere doganali, in maniera totale verso l'Europa e in maniera minore verso alcuni paesi terzi, anche se il vero effetto positivo

per i commerci turchi, è stata l'abolizione dei dazi doganali per i prodotti del settore tessile e dell'abbigliamento. Alcune critiche si basano proprio sul fatto che le aspettative di un incremento dei volumi delle esportazioni dei prodotti turchi sono state disattese.

Con la crisi economica del 2001, la Lira Turca venne svalutata, aumentarono le esportazioni e diminuirono fortemente le importazioni, come si nota dal grafico 1.

Continuando l'analisi del grafico e contrapponendo la crescita del 6,2% delle esportazioni tra il 1996 e il 2001, con quella del 14,3% tra il 1980 e il 1995, notiamo che nei primi anni non si sono riscontrati grandi shock dovuti all'entrata in opera della Unione Doganale: le esportazioni verso l'Europa si sono mantenute ad un livello tra il 55% e il 60% tra il 1998 e il 2007, anno in cui ha avuto inizio la crisi economica che tuttora stiamo vivendo. Nel 2008, come mostra la tabella 4, le importazioni e le esportazioni raggiunsero livelli mai visti prima: le esportazioni aumentarono del 23 % (132miliardi di dollari) e le importazioni del 19% (circa 202 miliardi di dollari). L'anno successivo i volumi di esportazioni ed importazioni diminuirono di nuovo arrivando a cifre minori di quelle ottenute bel 2007 (102 miliardi per le esportazioni e circa 141 per le importazioni). Già nel 2010 si assiste ad un aumento dei commerci , che continuerà così nel 2011 (circa 135 miliardi di dollari per le esportazioni e circa 241 per le importazioni).

Nel dettaglio, per quanto riguarda le esportazioni, va ricordato che la riforme dell'economia degli anni '80 mirava proprio ad una loro espansione, ad un miglioramento qualitativo del prodotto "made in Turkey". Nonostante gli aiuti finanziari volti alla liberalizzazione del mercato e al sostegno delle aziende turche esportatrici, vennero attuati programmi di sostegno ai settori che avevano un alto potenziale nelle esportazioni: dal 1995, infatti, oltre ai nuovi rapporti nati con l'Unione Doganale con l'Europa, vennero modificati protocolli e programmi di aiuto in collaborazione con il WTO[147]. La tabella 4 mostra le esportazioni turche divise per

[147] Ibid. p. 25.

gruppi di Paesi dal 2001 al 2007. Gli sviluppi degli ultimi anni e l'analisi della tabella 4, mostrano come sia cambiata la struttura del mercato stesso: negli ultimi anni, sia la produzione che le esportazioni sono aumentate nei settori dell'alta tecnologia (prodotti elettrici, elettronici, attrezzature meccaniche varie) e in quello automobilistico. È aumentata anche la percentuale di esportazioni del settore manifatturiero.

La tabella 5 riconferma l'Unione europea come il principale partner commerciale della Turchia, con volumi di esportazioni pari al 46,2% sul totale.

Come per le esportazioni, anche le importazioni subirono un aumento dopo la nascita della Unione Doganale[148],soprattutto tra i prodotti provenienti dai settori industriali: contemporaneamente i prodotti del settore agricolo subirono un decremento della domanda nelle importazioni.

L'articolo più importante per aumento di importazioni è l'automobile, seguito dai macchinari d'ufficio e le attrezzature per le telecomunicazioni, entrambi facenti parte del settore dei macchinari e dei trasporti.

Dal 1995 al 2000, infatti, le importazioni totali e le importazioni provenienti dall'Europa aumentarono. Si assiste ad una crescita dei volumi nel primo decennio del 2000: la Lira turca è una moneta forte, l'aumento dei prezzi del carburante è generalizzato e si assiste ad una richiesta sempre maggiore di beni intermediari. Nel 2005 è stato avviato un nuovo regime per le importazioni: anche in questo caso la Turchia ha adempito agli obblighi della Unione Doganale con l'Europa,si è allineata agli standard internazionali del WTO ed ha mantenuto i rapporti con le EFTA[149], oltre ad aver ben definito i bisogni dell'economia nazionale. Gli scopi principali della politica sulle importazioni riguardano la riduzione delle misure protezionistiche in conformità alle disposizioni del GATT, la diminuzione delle procedure burocratiche e l'offerta di materie prime e beni intermedi aventi standard qualitativi certificati. Come si nota dalle tabelle 5, 6, 7 e 8, i Paesi europei rappresentano i maggiori partner commerciali per la Turchia. Le tabelle

[148] Si fa riferimento all'abbattimento dei dazi doganali.

[149] EFTA: European Free Trade Association, create dall'Unione Europea In aiuto agli stati non membri che vogliono però integrarsi nel mercato interno europeo. Si veda il sito: http://www.efta.int/ .

appena elencate, infatti, analizzano il commercio turco attraverso un'analisi sia per tipologia di prodotto, sia per destinazione od origine delle merci scambiate.

Tabella 5: Esportazioni turche divise per gruppo di Paesi (milioni di dollari)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Total	**31 334**	**36 059**	**47 253**	**63 167**	**73 476**	**85 535**	**107 213**
E U countries (27)	17 546	20 415	27 394	36 581	41 365	47 935	60 397
Free zones in Turkey	934	1 438	1 928	2 564	2 973	2 967	2 943
Other countries	12 854	14 206	17 931	24 022	29 137	34 633	43 873
Other European countries	2 094	2 607	3 362	4 507	5 855	7 962	10 843
African countries	1 521	1 697	2 131	2 968	3 631	4 566	5 976
North African countries	1 150	1 267	1 577	2 203	2 544	3 097	4 030
Other African countries	371	430	554	765	1 087	1 469	1 947
American countries	3 685	3 914	4 269	5 733	5 960	6 328	5 601
North America countries	3 297	3 596	3 973	5 207	5 276	5 439	4 538
Central America and Caribbean	201	197	166	334	411	548	549
South America countries	186	121	131	193	274	341	514
Asia countries	4 592	5 230	7 813	10 465	13 213	15 257	20 254
Near and Middle Eastern	3 261	3 440	5 465	7 921	10 184	11 316	15 027
Other Asian countries	1 331	1 790	2 348	2 544	3 029	3.942	5 227
Australia and New Zealand	98	122	158	264	271	327	343
Other countries	864	637	197	84	208	192	856
Selected country groups							
OECD countries	20 616	23 551	30 425	40 518	44 355	54 481	65 671
EFTA countries	316	409	538	667	821	1 189	1 328
Organization of Black Sea Economic Co-operation	2 932	3 599	5 044	6 779	8 619	11 584	16 784
Economic Co-operation Organization	972	1 042	1 569	2 206	2 670	3 341	4 646
New Independent States	1 978	2 279	2 963	3 962	5 057	6 993	10 088
Turkic Republics*	557	619	899	1 194	1 409	1 982	2 874
Organization of Islamic Conference	4 197	4 725	7 205	10 214	13 061	15 007	20 256

* Turkic Republics = Azerbaïdjan, Kazakstan, Kyrgystan, Turkmenistan, Uzbekistan.
Source: Turkish Statistical Institute.

Tabella 6: Importazioni turche divise per gruppo di Paesi (milioni di dollari)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Total	41 399	51 554	69 340	97 540	116 774	139 576	170 057
EU countries (27)	19 823	25 689	35 140	48 103	52 696	59 401	68 611
Free zones in Turkey	303	575	589	811	760	944	1 224
Other countries	21 273	25 290	33 611	48 626	63 318	79 198	100 223
Other European countries	5 738	7 487	10 342	15 757	20 386	25 695	34 253
African countries	2 819	2 696	3 338	4 820	6 047	7 404	6 784
North African countries	2 115	2 138	2 519	3 231	4 212	4 878	3 616
Other African countries	704	558	820	1 589	1 835	2 526	3 168
American countries	3 841	4 065	4 922	6 595	7 857	9 397	12 150
North America countries	3 390	3 421	3 741	5 114	5 823	6 932	9 030
Central America and Caribbean	41	103	169	209	287	335	448
South America countries	410	541	1 012	1 271	1 747	2 130	2 671
Asia Countries	7 901	9 716	14 099	21 085	28 548	36 201	46 298
Near and Middle Eastern	3 016	3 186	4 455	5 585	7 967	10 568	12 640
Other Asian countries	4 884	6 530	9 644	15 500	20 581	25 634	33 658
Australia and New Zealand	232	313	247	302	321	399	672
Other countries	741	1 013	662	67	158	105	66
Selected country groups							
OECD countries	26 011	32 985	43 899	59 650	66 107	77 738	91 854
EFTA countries	1 481	2 512	3 396	3 911	4 440	4 520	5 775
Organization of Black Sea Economic Co-operation	5 553	6 588	9 298	15 368	20 480	27 017	34 809
Organization for Economic Co-operation	1 238	1 548	2 736	3 218	5 108	8 101	9 971
New Independent States	4 630	5 555	7 777	12 927	17 252	23 372	31 263
Turkic Republics	283	468	623	754	1 267	1 968	2 669
Organization of Islamic Conference	5 540	6 072	8 195	10 631	14 459	19 108	21 523

Source: Turkish Statistical Institute.

Tabella 7: Maggiori export market del 2011

Markets	USD million	Share (%)
A-EU 27	62,372	46.2
B-Free Zones in Turkey	2,545	1.9
C-Other countries	70,053	51.9

Fonte: Turkstat

Grafico 4: Commercio di beni col mondo e con i Paesi europei.

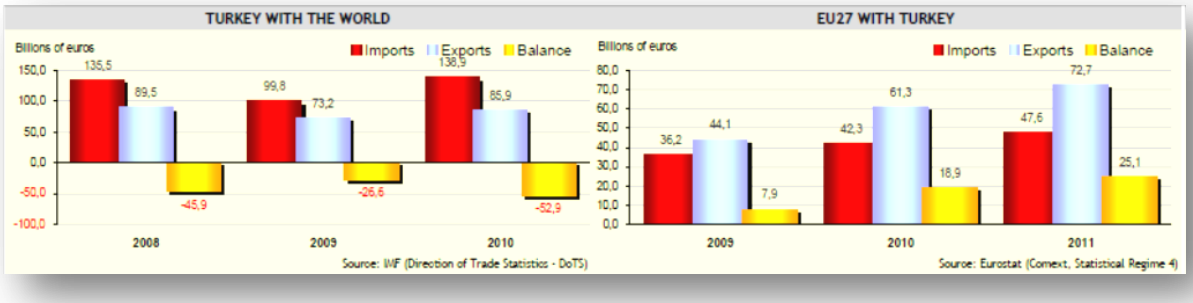


Grafico 5: Importazioni ed esportazioni di servizi commerciali (esclusi i "servizi governativi")

Tabella 8: Commercio estero turco tra Paesi OECD e Paesi non-OECD (1995 e 2000)

	EXPORTS				IMPORTS			
	1995	Share (%)	2000	Share (%)	1995	Share (%)	2000	Share (%)
OECD Countries	**13,223**	**61.1**	**18,741**	**68.6**	**23,595**	**66.1**	**35,301**	**65.4**
The EU	*11,078*	*51.2*	*14,352*	*52.5*	*16,861*	*47.2*	*26,388*	*48.9*
EFTA	294	1.4	321	1.2	892	2.5	1,143	2.1
Other OECD	1,854	8.6	4,069	14.9	5,843	16.4	7,769	14.4
Non-OECD Countries	**8,414**	**38.9**	**7,693**	**28.2**	**12,114**	**33.9**	**18,186**	**33.7**
European Countries	3,567	16.5	2,947	10.8	4,555	12.8	7,110	13.2
African Countries	1,065	4.9	1,349	4.9	1,384	3.9	2,701	5.0
American Countries	136	0.6	247	0.9	622	1.7	573	1.1
Middle East Countries	2,052	9.5	2,130	7.8	2,688	7.5	3,088	5.7
Other Asian Countries	1,155	5.3	645	2.4	2,548	7.1	3,508	6.5
Other Countries	454	2.1	375	1.4	317	0.9	1,205	2.2
TOTAL	**21,637**	**100.0**	**27,324**	**100.0**	**35,709**	**100.0**	**53,983**	**100.0**

Source: SIS

I grafici 4 e 5 mettono a confronto il commercio sia di beni che di servizi commerciali che la Turchia ha sia con l'Unione Europea che col mondo.
Si nota come il mercato dei beni con l'Unione Europea sia positivo, dato che la bilancia tra importazioni ed esportazioni negli ultimi anni non è stata negativa. Interessante è il risultato del grafico 4 sul commercio di servizi tra Turchia ed Unione Europea.

La tabella 8, invece, mostra l'andamento delle esportazioni ed importazioni turche divise per gruppi di Paesi negli anni 1995 e 2000 a confronto.
L'aumento delle esportazioni è stato maggiore verso i paesi OECD rispetto all'aumento riscontrato nelle esportazioni verso l'Europa: da 61,1% nel 1995 al 68,6% nel 2000 rispetto al frangente europeo, dal 51,2% del 1995 al 52,5% del 2000. Le importazioni totali dai paesi OECD tra il 1995 e il 2000 diminuirono, dal 66,1% al 65,4%, mentre quelle provenienti dall'Europa aumentarono, dal 47,2 al 48,9%. A partire dal 2000, aumentarono soprattutto le importazioni di prodotti provenienti dalla Cina e dai Paesi Asiatici.

Tabella 9: Commercio della Turchia con i maggiori partner nel 2010 (prime 5 posizioni)

The Major Imports Partners

Rk	Partners	Mio euro	%
	World (all countrie	138 894,2	100,0%
1	EU27	54 609,7	39,3%
2	Russia	16 290,8	11,7%
3	China	12 999,0	9,4%
4	United States	9 338,2	6,7%
5	Iran	5 791,1	4,2%

The Major Export Partners

Rk	Partners	Mio euro	%
	World (all countrie	85 949,4	100,0%
1	EU27	39 754,5	46,3%
2	Iraq	4 564,0	5,3%
3	Russia	3 497,5	4,1%
4	United States	2 906,2	3,4%
5	United Arab Emirati	2 522,1	2,9%

The Major Trade Partners

Rk	Partners	Mio euro	%
	World (all countrie	224 843,7	100,0%
1	EU27	94 364,1	42,0%
2	Russia	19 788,3	8,8%
3	China	14 715,2	6,5%
4	United States	12 244,4	5,4%
5	Iran	8 091,5	3,6%

Tabella 10: : Commercio dell'EU con i maggiori partner nel 2011 (prime 10 posizioni)

The Major Imports Partners

Rk	Partners	Mio euro	%
	Extra EU27	1 683 931,0	100,0%
1	China	292 070,9	17,3%
2	Russia	198 178,2	11,8%
3	United States	184 141,2	10,9%
4	Norway	93 528,7	5,6%
5	Switzerland	91 204,1	5,4%
6	Japan	67 444,8	4,0%
7	Turkey	47 588,4	2,8%
8	India	39 256,9	2,3%
9	Brazil	37 751,6	2,2%
10	South Korea	36 057,0	2,1%

The Major Exports Partners

Rk	Partners	Mio euro	%
	Extra EU27	1 531 122,0	100,0%
1	United States	260 566,8	17,0%
2	China	136 216,9	8,9%
3	Switzerland	121 690,6	7,9%
4	Russia	108 448,9	7,1%
5	Turkey	72 587,6	4,7%
6	Japan	48 970,3	3,2%
7	Norway	46 531,0	3,0%
8	India	40 419,4	2,6%
9	Brazil	35 729,7	2,3%
10	United Arab Emirati	32 614,2	2,1%

The Major Trade Partners

Rk	Partners	Mio euro	%
	Extra EU27	3 215 053,0	100,0%
1	United States	444 708,0	13,8%
2	China	428 287,8	13,3%
3	Russia	306 627,1	9,5%
4	Switzerland	212 894,7	6,6%
5	Norway	140 059,6	4,4%
6	Turkey	120 176,0	3,7%
7	Japan	116 415,1	3,6%
8	India	79 676,2	2,5%
9	Brazil	73 481,3	2,3%
10	South Korea	68 475,6	2,1%

Le tabelle 9 e 10 riportano i maggiori partner commerciali per la Turchia e poi per l'Europa. Come si può notare, la posizione occupata dall'EU nel mercato turco, è la prima sia per esportazioni che importazioni nel 2010. Lo stesso non vale per la Turchia nei confronti del commercio europeo: in media si posiziona al sesto posto.
Tra i Paesi Europei che maggiormente trattano con la Turchia troviamo: la Germania, il Regno Unito e l'Italia fra i primi tre paesi che importano prodotti turchi; tra coloro che esportano i propri prodotti verso la Turchia, fra i primi tre si trovano: Russia, Germania, Cina (l'Italia si trova al quarto posto)

Il commercio turco, verrà ora analizzato dal punto di vista della tipologia del prodotto esportato o importato nel territorio europeo.

Tabella 11: Esportazioni turche verso l'Europa, divise per prodotto. (1980-1995)

(Million $)	1980	Share (%)	1990	Share (%)	1995	Share (%)
I. AGRICULTURAL PRODUCTS	1,881	64.6	3,300	25.5	4,555	21.1
II. MINING PRODUCTS	277	9.5	875	6.8	1,003	4.6
III. MANUFACTURES	751	25.8	8,778	67.7	16,064	74.2
Iron and Steel	29	1.0	1,490	11.5	1,972	9.1
Chemicals	47	1.6	747	5.8	890	4.1
Other semi-manufactures	104	3.6	672	5.2	1,455	6.7
Machinery and transport equipment	83	2.9	855	6.6	2,406	11.1
Automotive Products	50	1.7	153	1.2	643	3.0
Textile	343	11.8	1,440	11.1	2,532	11.7
Clothing	131	4.5	3,331	25.7	6,121	28.3
Other consumer goods	14	0.5	243	1.9	687	3.2
IV. OTHERS	**1**	**0.0**	**5**	**0.0**	**15**	**0.1**
TOTAL	**2,910**	**100.0**	**12,958**	**100.0**	**21,636**	**100.0**

Source: The Under secretariat of Foreign Trade

Tabella 12: primi 10 prodotti esportati nel 2011 (divisi per gruppi di prodotti)

	Product Groups	USD billion	Share in total exports (%)
1	Vehicle other than railway or tramway rolling stock, parts thereof	15.8	11.7
2	Boilers, machinery and mechanical appliances: parts thereof	11.6	8.6
3	Iron and steel	11.2	8.3
4	Electrical machinery and equipment: parts thereof	8.9	6.6
5	Knitted and crocheted goods and articles thereof	8.4	6.2
6	Mineral fuels. minerals oils and product of their distillation	6.5	4.8
7	Articles of iron and steel	5.8	4.3
8	Non knitted and crocheted goods and articles thereof	5.1	3.8
9	Plastic and articles thereof	4.6	3.4
10	Edible fruit and nuts: peel of melons or citrus fruit	3.9	2.9

Fonte: TurkStat

Tabella 13: Importazioni turche dall'Europa divise per prodotto (1995- 2000 a confronto)

Million US$

	1995	Share (%)	2000	Share (%)
1- Agricultural Products	**1,388**	**8.2**	**1,153**	**4.3**
Food	780	4.6	491	1.8
Agricultural Raw Materials	608	3.6	662	2.5
2- Mining Products	**1,197**	**7.1**	**1,190**	**4.5**
3- Manufactures	**14,243**	**84.5**	**24,188**	**90.9**
Iron and steel	907	5.4	882	3.3
Chemicals	3,249	19.3	4,690	17.6
Other semi-manufactures	1,342	8.0	1,847	6.9
Machinery and transport equipment	7,138	42.3	13,907	52.3
Other non-electrical machinery	*3,294*	19.5	*3,333*	*12.5*
Office mach.& telecomm. Equip.	*914*	5.4	*3,590*	*13.5*
Electrical machinery	*761*	4.5	*1,176*	*4.4*
Automotive products	*1,294*	7.7	*4,753*	*17.9*
Other transport equipment	*735*	4.4	*683*	*2.6*
Textiles	528	3.1	939	3.5
Clothing	37	0.2	164	0.6
Other consumer goods	1,041	6.2	1,760	6.6
TOTAL	**16,860**	**100**	**26,610**	**100**

Source: The Under secretariat of Foreign Trade

Analizzando la tabella 11 si nota come, dagli anni '80, grazie alle riforme economiche avanzate dal governo, la struttura dell'economia turca e del suo commercio estero cambiarono. Le esportazioni, come si nota nella tabella 11, da una maggioranza di prodotti agricoli (il 64 % del totale delle esportazioni nel 1980, al 21,1% nel 1995) dall'apertura del mercato prima e l'instaurazione della Unione Doganale poi, le esportazioni turche hanno visto un aumento dei prodotti industriali, del settore delle automazioni (macchinari, materiali per il settore del trasporto e le diverse sotto sezioni ad essi correlati) oltre ai prodotti del settore tessile e dell'abbigliamento (che negli anni considerati occupavano un terzo del totale delle esportazioni) [150].

[150] Tratto dall'articolo di S. MALKOC, *op. cit.,* pp.18-19.

A riguardo, interessante è l'articolo di T. ATILGAN e S. KANAT (2006)[151], che definisce il settore tessile e dell'abbigliamento come i due settori trainanti dell'economia turca (sia per percentuale di esportazioni sul totale dei diversi settori, sia come parte indispensabile della struttura produttiva e commerciale del Paese, oltre che ad essere il settore in cui vi affluivano alti tassi di lavoratori) ed emersi dalle riforme economiche degli anni '80; come per l'economia tutta, i volumi delle esportazioni[152] dei prodotti dei due settori presi ad esempio aumentarono con l'instaurazione dell'economia, ma ciò non si può dire per quanto riguarda l'incremento delle importazioni, soprattutto da quando i paesi asiatici si sono affacciati sul mercato e la crisi europea è avanzata.

La crisi economica del 2001 ha portato le aziende turche a cercare nuove strategie per penetrare nei mercati: ecco che la competitività delle aziende turche, ha subito un enorme passo in avanti, nonostante il picco delle esportazioni dal 2007. Soprattutto per quanto riguarda il settore manifatturiero, l'apertura dell'economia e la successiva nascita della Unione Doganale hanno dato uno slancio al rinnovo delle aziende dimostrando che, nonostante le esigue somme di aiuti finanziari ricevute rispetto al gap tra le condizioni delle industrie europee e quelle delle aziende turche, il settore turco è in grado di rinnovarsi in brevi tempi e di resistere alla penetrazione straniera nel mercato interno. Da non dimenticare che l'aumento delle importazioni non è visto da tutti come un fattore negativo dell'economia interna e del grado di competitività del prodotto turco: per i consumatori la competitività è un effetto positivo per quanto riguarda sia la gamma di beni disponibili, sia per quanto riguarda il livello dei prezzi dei beni stessi. K. Yilmaz nell'articolo "*Taking stock: the customs union between Turkey and the EU fifteen years later*" ribadisce il particolare che nonostante la Unione

[151] T. ATILGAN and S. KANAT, *The effects of the EU Customs Union with Turkey on the Turkish textile and clothing sector*, in FIBRES &TEXTILES in Eastern Europe, v. XIV, n. 4, iss. 58 (2006), pp. 11, 14.

[152] È d'obbligo attestare l'aumento della competitività delle aziende, la maggior qualità dei prodotti e dei processi produttivi delle aziende turche.

Doganale, l'Europa mantiene la libertà di applicare misure di protezione (imposte di anti dumping, con l'applicazione di nuove barriere tecniche)[153].

Particolare attenzione va posta nelle dinamiche e nelle conseguenze del boom manifatturiero turco: come molti critici denunciarono, la Turchia, all'epoca delle trattative per l'instaurazione dell'Unione Doganale, non aveva la capacità e la forza per affrontare il mercato libero ed aperto, sia per le situazioni di debolezza politica interna, sia per fattori economici (crisi economiche continue, alta densità di popolazione ed alti tassi di disoccupazione). Per quanto riguarda le industrie, in particolar modo, si trattava di un settore con una maggioranza di lavoratori di bassa qualifica (low-skilled labour) ed industrie che non avevano né gli stessi standard qualitativi delle industrie turche, né le stesse capacità produttive[154]. Contemporaneamente ai risultati nei nuovi settori trainanti dell'economia, altri persero competitività, come quello chimico ad esempio. Con la nascita della Unione Doganale, quindi, la competitività delle aziende manifatturiere turche ha beneficiato del nuovo regime economico, non è stata la stessa cosa per i settori tradizionali, come quello tessile e dell'abbigliamento, ferro ed acciaio ed agricolo la cui competitività ha subito un decremento[155].

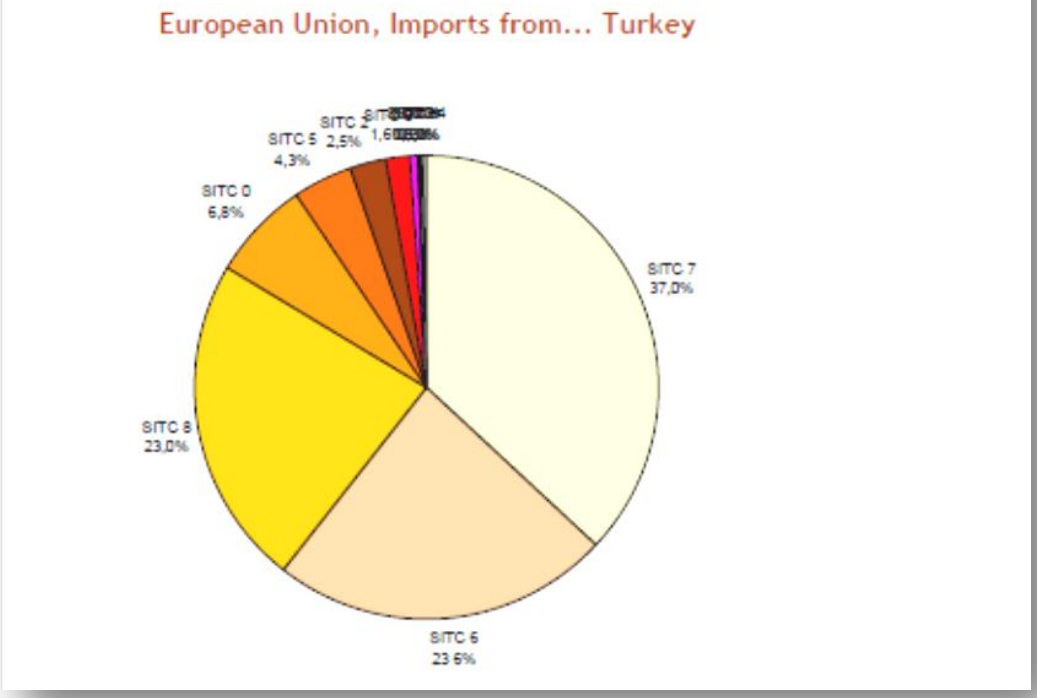
Le prossime tabelle mostrano dal punto di vista europeo, i prodotti e i settori dominanti nei rapporti commerciali con la Turchia.
Analizzando la tabella 14 e il grafico 6, e confrontando gli anni 2007, 2009 e 2011 si riscontra una situazione poco variata: le importazioni di prodotti del primo settore sono aumentate di circa un punto (dal 12,6% dei primi due anni, al 14,1% dell'anno scorso); le importazioni dei prodotti manifatturieri, nel complesso, sono diminuite (dall'87% del 2007 all'85,2% del 2011)

[153] Tratto dall'articolo di K. YILMAZ, *Taking stock: the customs union between Turkey and the EU fifteen years later,* in TÜSİAD-Koç University economic research forum, working paper n. 1023 (2010), pp. 5-6.
[154] Tratto dall'articolo di K. YILMAZ, *op. cit.,* pp. 7-9.
[155] Tratto dall'articolo di S. MALKOC, *op. cit.,* p. 28.

Tabella 14 e grafico 6: Importazioni europee dalla Turchia, divise per settore, nel 2011.

European Union, Imports from... Turkey

SITC Codes	SITC Sections	Value (Millions of euro)	Share of Total (%)	Share of total EU Imports
	TOTAL	47 588	100,0%	2,8%
SITC 7	Machinery and transport equipment	17 622	37,0%	4,0%
SITC 6	Manufactured goods classified chiefly by material	11 227	23,6%	6,1%
SITC 8	Miscellaneous manufactured articles	10 952	23,0%	5,1%
SITC 0	Food and live animals	3 257	6,8%	3,9%
SITC 5	Chemicals and related prod, n.e.s.	2 069	4,3%	1,4%
SITC 2	Crude materials, inedible, except fuels	1 201	2,5%	1,6%
SITC 3	Mineral fuels, lubricants and related materials	765	1,6%	0,2%
SITC 9	Commodities and transactions n.c.e.	223	0,5%	0,7%
SITC 1	Beverages and tobacoo	165	0,3%	2,3%
SITC 4	Animal and vegetable oils, fats and waxes	18	0,0%	0,2%



Fonte: EUROSTAT

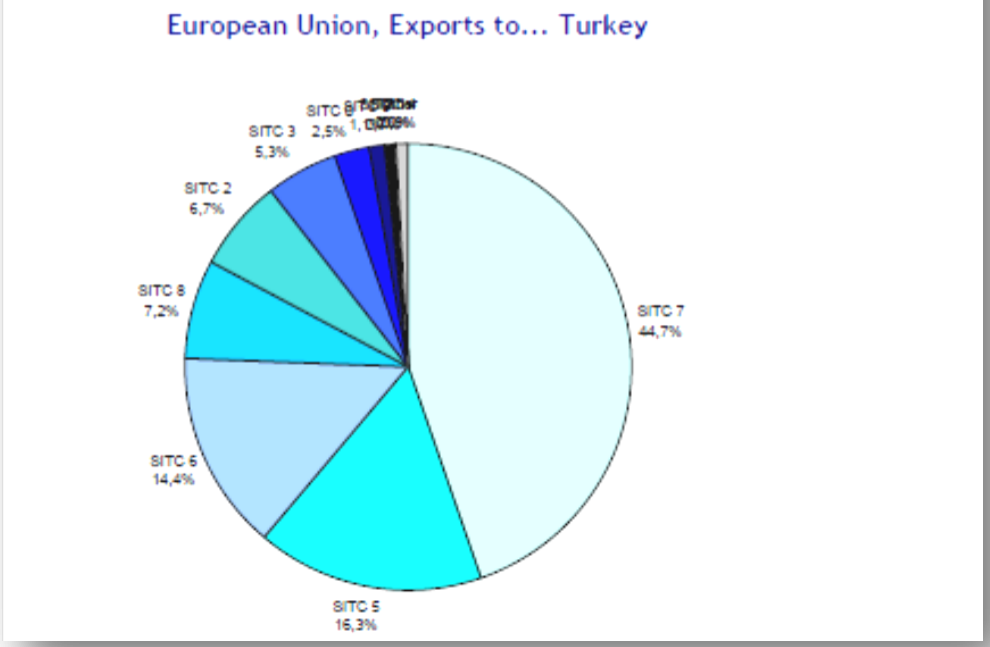
Per quanto riguarda le esportazioni europee, la Turchia nel 2011 rispetto al 2007, acquista più prodotti nel settore primario (dall'11,7% del 2007 al 17% del 2011), mentre quelli del settore manifatturiero hanno subito un calo. Interessante è notare

come, nonostante il calo del settore, ci sia una maggiore richiesta di attrezzature per il trasporto (transport equipment), dal 17% del 2009 al 20,3% del 2011, e di altri macchinari (nonostante questa cifra al 2011 sia inferiore del 2007 ma maggiore di quella del 2009). Per un'analisi attenta si vedano le tabelle e i grafici successivi.

Tabella 15 e Grafico 7: Esportazioni europee verso la Turchia, divise per settore, nel 2011

European Union, Exports to... Turkey

SITC Codes	SITC Sections	Value (millions of euro)	Share of Total (%)	Share of total EU Exports
	TOTAL	72 588	100,0%	4,7%
SITC 7	Machinery and transport equipment	32 472	44,7%	5,0%
SITC 5	Chemicals and related prod. n.e.s.	11 858	16,3%	4,7%
SITC 6	Manufactured goods classified chiefly by material	10 487	14,4%	5,4%
SITC 8	Miscellaneous manufactured articles	5 259	7,2%	3,3%
SITC 2	Crude materials, inedible, except fuels	4 838	6,7%	11,8%
SITC 3	Mineral fuels, lubricants and related materials	3 858	5,3%	3,9%
SITC 0	Food and live animals	1 808	2,5%	2,8%
SITC 9	Commodities and transactions n.c.e.	774	1,1%	1,8%
SITC 1	Beverages and tobacco	531	0,7%	2,1%
SITC 4	Animal and vegetable oils, fats and waxes	22	0,0%	0,6%

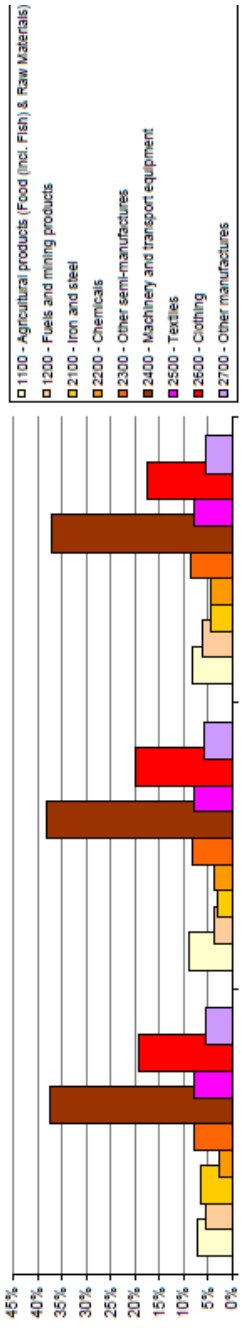


Fonte: EUROSTAT

Qui di seguito nel dettaglio i prodotti esportati ed importati tra EU e Turchia.

Tabella 16 e Grafico 8: Importazioni dell'Europa dalla Turchia, divisi per settore.

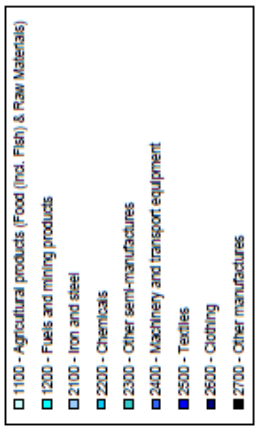
SITC Rev.3 (UN, WTO/ITS) & AMA/NAMA** (WTO) Product Groups	2007		2009		2011		Share of Partner in EU Imports (2011)
	Millions euro	%	Millions euro	%	Millions euro	%	
0000 - Total	47 028,4	100,0%	36 197,4	100,0%	47 588,4	100,0%	2,8%
1000 - Primary products	5 916,5	12,6%	4 573,5	12,6%	6 709,9	14,1%	1,0%
1100 - Agricultural products (Food (incl. Fish) & Raw Materials)	3 416,4	7,3%	3 175,3	8,8%	3 830,4	8,0%	2,9%
1200 - Fuels and mining products	2 500,1	5,3%	1 398,1	3,9%	2 879,4	6,1%	0,5%
2000 - Manufactures	40 897,6	87,0%	31 445,5	86,9%	40 547,2	85,2%	4,3%
2100 - Iron and steel	2 979,8	6,3%	1 154,2	3,2%	2 066,7	4,3%	6,1%
2200 - Chemicals	1 354,6	2,9%	1 341,1	3,7%	2 069,0	4,3%	1,4%
2300 - Other semi-manufactures	3 750,3	8,0%	3 048,1	8,4%	4 113,6	8,6%	4,8%
2400 - Machinery and transport equipment	17 505,0	37,2%	13 793,2	38,1%	17 621,9	37,0%	4,0%
2410 - Office and telecommunication equipment	1 928,1	4,1%	1 400,0	3,9%	1 410,1	3,0%	0,8%
2420 - Transport equipment	10 871,4	23,1%	8 352,6	23,1%	10 535,3	22,1%	10,3%
2430 - Other machinery	4 705,4	10,0%	4 040,6	11,2%	5 676,6	11,9%	3,6%
2500 - Textiles	3 722,7	7,9%	2 844,4	7,9%	3 743,8	7,9%	16,7%
2600 - Clothing	9 072,3	19,3%	7 178,1	19,8%	8 366,4	17,6%	11,6%
2700 - Other manufactures	2 513,0	5,3%	2 086,4	5,8%	2 565,9	5,4%	1,8%
3000 - Other products	159,0	0,3%	157,4	0,4%	242,7	0,5%	0,8%
Agricultural Products (AMA)	3 129,4	6,7%	2 931,7	8,1%	3 488,9	7,3%	3,6%
Non-Agricultural Products (NAMA)	43 736,5	93,0%	33 131,4	91,5%	43 813,5	92,1%	2,8%
Other Products	162,5	0,3%	134,2	0,4%	286,0	0,6%	1,7%

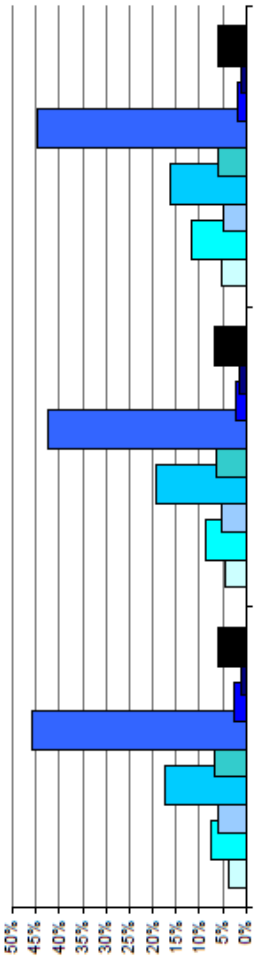


Fonte: EUROSTAT

Tabella 17 e Grafico 9: Esportazioni europee verso la Turchia, divise per prodotto.

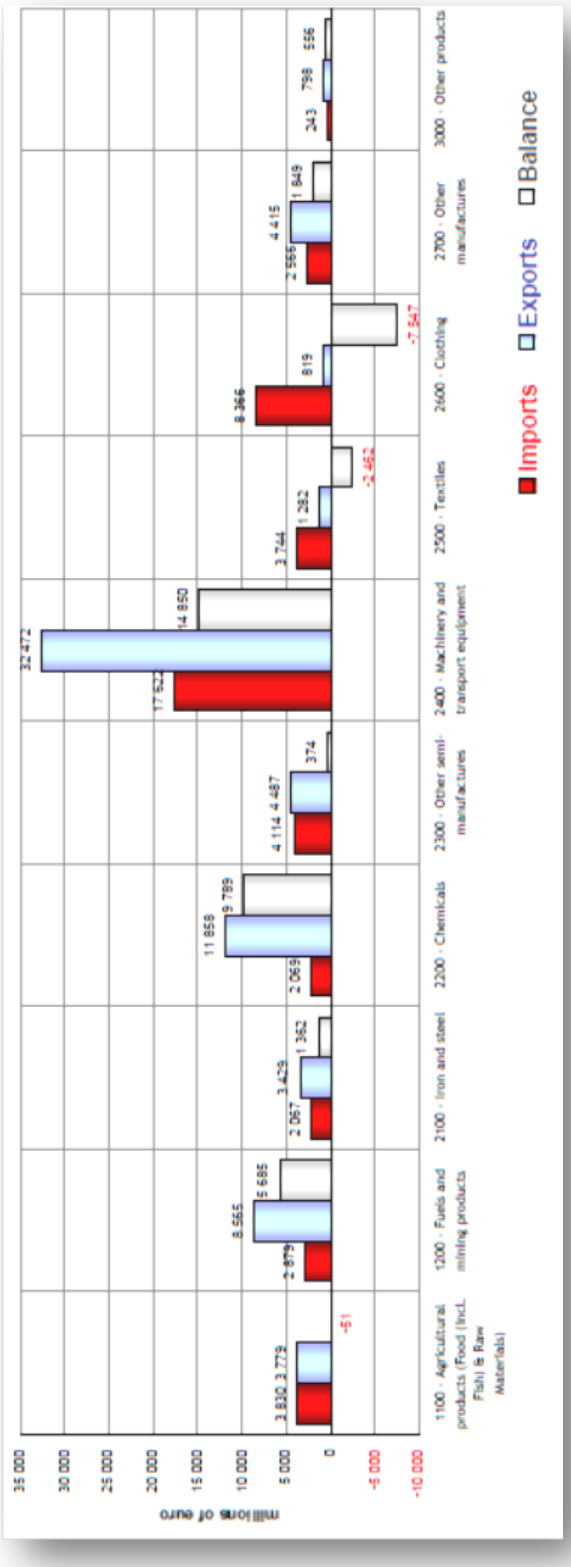
SITC Rev.3 (UN, WTO/ITS) & AMA/NAMA** (WTO) Product Groups	2007		2009		2011		Share of Partner in EU Exports (2011)
	Millions euro	%	Millions euro	%	Millions euro	%	
0000 - Total	52 649,6	100,0%	44 100,7	100,0%	72 587,6	100,0%	4,7%
1000 - Primary products	6 155,2	11,7%	5 910,2	13,4%	12 344,2	17,0%	4,8%
1100 - Agricultural products (Food (incl. Fish) & Raw Materials)	2 078,6	3,9%	2 029,5	4,6%	3 779,5	5,2%	3,3%
1200 - Fuels and mining products	4 076,6	7,7%	3 880,7	8,8%	8 564,8	11,8%	6,0%
2000 - Manufactures	45 162,4	85,8%	36 873,4	83,6%	58 764,7	81,0%	4,8%
2100 - Iron and steel	3 257,3	6,2%	2 334,5	5,3%	3 428,9	4,7%	8,4%
2200 - Chemicals	9 151,8	17,4%	8 514,1	19,3%	11 857,8	16,3%	4,7%
2300 - Other semi-manufactures	3 526,8	6,7%	2 782,9	6,3%	4 487,2	6,2%	4,0%
2400 - Machinery and transport equipment	24 179,5	45,9%	18 689,9	42,4%	32 471,8	44,7%	5,0%
2410 - Office and telecommunication equipment	3 718,9	7,1%	3 249,6	7,4%	4 352,2	6,0%	5,4%
2420 - Transport equipment	10 344,3	19,6%	7 492,4	17,0%	14 737,9	20,3%	6,1%
2430 - Other machinery	10 103,0	19,2%	7 824,5	17,7%	13 308,2	18,3%	4,1%
2500 - Textiles	1 310,5	2,5%	968,4	2,2%	1 282,0	1,8%	7,5%
2600 - Clothing	500,0	0,9%	680,8	1,5%	819,0	1,1%	4,0%
2700 - Other manufactures	3 235,0	6,1%	2 898,2	6,6%	4 414,6	6,1%	3,3%
3000 - Other products	689,2	1,3%	694,7	1,6%	798,2	1,1%	1,8%
Agricultural Products (AMA)	1 748,1	3,3%	1 816,3	4,1%	3 273,4	4,5%	3,1%
Non-Agricultural Products (NAMA)	50 089,8	95,1%	41 470,0	94,0%	68 163,3	93,9%	4,8%
Other Products	811,7	1,5%	814,4	1,8%	1 150,9	1,6%	6,8%





Fonte: EUROSTAT

Grafico 10: Commercio europeo con la Turchia nel 2011



Fonte: EUROSTAT

Il grafico 10 mostra l'andamento dei commerci europei con la Turchia: si nota una preponderanza di esportazioni di macchinari e prodotti dello stesso settore; le importazioni dello stesso settore sono le maggiori dei diversi generi di prodotti.
Soprattutto per quanto riguarda le fasi successive di questo capitolo, è da tenere in considerazione questo volume di commerci nel settore dei trasporti tra Europa e Turchia: quello dei trasporti e della logistica, come si scoprirà più avanti, è un settore ancora poco esplorato e sfruttato in Turchia; forse un segnale di miglioramento è dato anche dai dati presenti nel grafico 9.

FDI, infrastrutture e snodi logistici

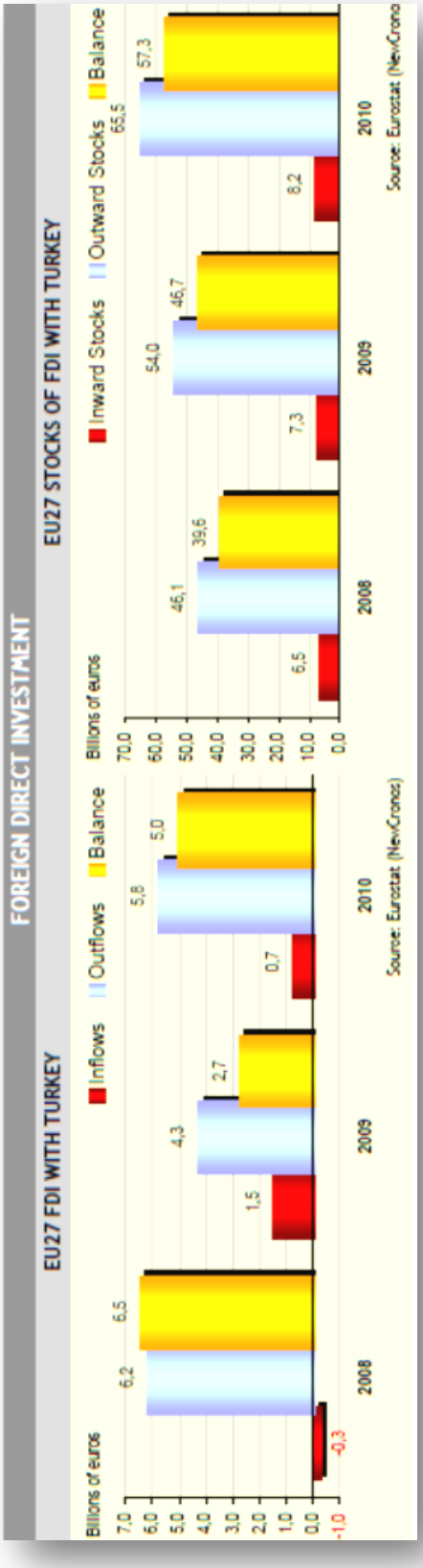
Nell'ambito del commercio estero tra la Turchia e la Unione Europea e dell'Unione Doganale tra le due Parti, anche gli investimenti diretti esteri, o FDIs, devono essere presi in considerazione.
Innanzitutto è bene stabilire i fattori che legano l'Unione Doganale agli FDIs: la sempre più penetrante integrazione economica e l'allineamento delle politiche economico commerciali rendono più accessibile il mercato turco non solo ai beni, ma anche agli investimenti; le aziende straniere favoriscono di un regime di tassazione più basso e di ambienti e lavoratori sempre più preparati e specializzati; inoltre la Unione Doganale rappresenta il trampolino di lancio per quei Paesi extra europei che intendono investire nel mercato europeo e turco evitando imposizioni e dazi ad alti tassi.

Tabella 18: Classificazione per settore degli investimenti esteri approvati

	Manufacturing	Chg. (%)	Agriculture& Mining	Chg. (%)	Services	Chg. (%)	Total	Chg. (%)
1990	1,214.1	27.8	112.7	431.4	534.5	-1.1	1,861.2	23.0
1991	1,095.5	-9.8	62.2	-44.8	809.6	51.5	1,967.3	5.7
1992	1,274.3	16.3	52.6	-15.6	493.1	-39.1	1,820.0	-7.5
1993	1,568.6	23.1	32.4	-38.3	462.4	-6.2	2,063.4	13.4
1994	1,107.3	-29.4	34.5	6.3	335.9	-27.4	1,477.6	-28.4
1995	1,996.5	80.3	92.4	167.9	849.5	152.9	2,938.3	98.9
Total 1990-95	**8,256.2**		**386.7**		**3,484.8**		**12,127.7**	
1996	640.6	-67.9	72.6	-21.4	3,123.7	267.7	3,837.0	30.6
1997	871.8	36.1	38.9	-46.4	767.5	-75.4	1,678.2	-56.3
1998	1,018.3	16.8	19.5	-49.9	609.7	-20.6	1,647.4	-1.8
1999	1,123.2	10.3	24.0	22.9	553.4	-9.2	1,700.6	3.2
2000	1,115.2	-0.7	66.1	175.8	1,878.9	239.5	3,063.1	80.1
2001	1,255.9	12.6	164.6	149.1	1,318.1	-29.8	2,738.6	-10.6
Total 1996-01	**6,025.0**	**-27.0**	**385.6**	**-0.3**	**8,251.3**	**136.8**	**14,664.9**	**20.9**

Source: Turkish Treasury

Grafico 11: Investimenti diretti esteri in Turchia



Comparando il periodo pre-Unione Doganale, 1990-1995, con il periodo 1996-2001 analizzato nella tabella 8, si nota che nel corso di 10 anni, gli investimenti esteri non sono aumentati nella maniera in cui ci si sarebbe aspettata e, dato più interessante per la nostra analisi, ad una diminuzione degli investimenti nel settore manifatturiero corrisponde un importante aumento nel settore dei servizi, fino al 1995 reso inaccessibile o difficile da raggiungere date le barriere alzate da entrambe le parti[156]. L'alto volume di investimenti esteri del settore manifatturiero si deve all'interesse verso ramo automobilistico in cui le aziende trovavano lavoratori ed aziende specializzate e i costi di produzione erano esigui rispetto ad altri Paesi. Sia prima che con l'instaurazione della Unione Doganale, la maggior parte degli investimenti diretti esteri provenivano dall'Unione Europea; dopo la Unione doganale, questi investimenti si sono dirottati verso i settori bancari e dei servizi, grazie soprattutto al programma di privatizzazione promosso dal governo turco nel 2000-2001[157].

Nonostante l'aumento degli FDIs nel Paese, le aspettative previste vennero disilluse, a causa di quei problemi che esulano dalle politiche attinenti, del Paese:

- Incertezze politiche ed economiche;
- Ostacoli giuridici e legali verso gli investitori stranieri;
- Sistema giuridico interno debole;
- Imposte pesanti per le iniziative estere;
- Infrastrutture inefficienti e poco sviluppate;
- Corruzione;
- Economia sommersa;
- Disparità di trattamento tra aziende straniere ed aziende turche[158].

[156] Sin dai primi negoziati, entrambi le Parti manifestarono la volontà di approfondire ed allargare il processo in atto espandendolo a tutti i prodotti, all'area dei servizi, servizi bancari, telecomunicazioni ed energia .

[157] Tratto dall'articolo di S. MALKOC, *op. cit.,* pp. 33-35.

[158] Tratto dall'articolo di S. TOGAN, *On the European Union-Turkey Customs Union*, in CASE network, n. 426 (2011), pp. 35-36.

Gli FDI sono importanti perché creano opportunità di lavoro, crescita delle aziende e del Paese stesso anche attraverso il trasferimento di tecnologia, know how e modelli di gestione avanzati.
Per questi motivi il governo ha puntato molto sugli incentivi e sulla promozione di attività che portassero FDI nel Paese: inoltre la Turchia con la sua posizione geo strategica importante, la grande quantità di forza lavoro di bassa qualifica e specializzata, i costi relativamente esigui, con un mercato interno vivace e orientato sia verso Occidente che verso oriente, è in grado di attirare grosse quantità di FDI[159].

Successivamente alla crisi economica del 2001, il governo turco promosse delle riforme volte alla privatizzazione, alla liberalizzazione e a miglioramenti nel campo monetario e fiscale. Un anno più tardi, nel 2002, vennero attuate dal nuovo governo anche riforme a livello politico per una maggiore integrazione ed allineamento all'acquis europeo: questi sforzi portarono, nel 2004, a nuove trattative per la candidatura turca e ciò influì anche sugli FDIs[160].
Grazie alla nuova legge sugli FDI, la Legge No. 4875 del 2003, la disciplina della materia in Turchia venne allineata agli standard internazionali. Principalmente vennero abolite le restrizioni legali sugli FDI, vennero garantiti gli stessi diritti e gli stessi trattamenti, come vennero applicati gli stessi obblighi, sia agli investitori stranieri in Turchia che a quelli turchi, vennero semplificate le procedure proprie degli FDI consentendo anche il libero trasferimento di capitali, profitti, tasse senza restrizioni infine vennero abolite le restrizioni per quanto riguarda i settori in cui è possibile investire. Tutte queste nuove modifiche intendevano anche che fossero attuate formalmente, in maniera proficua e trasparente dal governo turco.

[159] Tratto dall'articolo di I.R.S. PACIFICO, Policies for business in the Mediterranean Countries: Repubblic of Turkey, C.A.I.MED, p. 5.
[160] Tratto dall'articolo di K. YILMAZ, *op. cit.,* p. 12.

Tabella 19: FDI nel settore delle infrastrutture turco (milioni di dollari)

Investimenti diretti esteri nel settore delle infrastrutture turco (milioni di dollari americani)								
Settori secondari	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011*
Fornitura di elettricità, gas e acqua	66	4	112	568	1.068	2.126	1.814	2,597
Edilizia	3	80	222	285	336	208	330	220
Alberghi e ristoranti	1	42	23	33	24	54	113	34
Trasporti, stoccaggio e comunicazione	639	3.285	6.696	1.117	170	391	212	178
Settore immobiliare, locazione e attività commerciali	3	29	99	560	641	560	409	478
Istruzione	0	17	0	0	0	1	17	49
Sanità e assistenza sociale	35	74	265	177	149	106	111	160
Totale	747	3,531	7,417	2,740	2,388	3,446	3,006	3,716

Fonte: TCMB (Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası)

La tabella 19 mostra come si suddividono gli FDIs all'interno del settore delle infrastrutture; la colonna evidenziata in giallo, mostra come il settore dei trasporti sia ancora poco sfruttato nonostante, vista la posizione geo-strategica importante della Turchia, possa offrire ottime possibilità per investitori ed aziende. Da non dimenticare il programma di privatizzazioni promosso dal governo turco, che verrà applicato anche al settore infrastrutturale.

Attualmente gli investimenti nel settore delle infrastrutture si focalizzano principalmente nelle infrastrutture dedicate al trasporto via terra, su gomma. Entro il 2023, com'è riportato nei siti governativi turchi, la Turchia ha intenzione di mettere in

campo un insieme di grandi opere appartenenti al settore delle infrastrutture, dei trasporti e della logistica; tra i più importanti per la nostra analisi, oltre all'incremento quantitativo e qualitativo delle strade, autostrade, ferrovie ed aeroporti, ritroviamo:

- "16 nuovi centri logistici su larga scala;
- Collegamento dei porti principali con la ferrovia;
- Porti di interscambio nel Mar di Marmara/Egeo/ Mediterraneo/Marmara/Nero;
- Almeno un porto tra i primi 10 al monto entro il 2019;
- Capacità di movimentazione di 32 milioni di TEU per il trasporto di container ;
- Movimentazione di 500 milioni di tonnellate di merce solida e 350 milioni di merce liquida
- Capacità cantieristica navale per 10 milioni di tonnellate di portata lorda."[161]

Il governo turco punta, quindi, ad approfondire ed ampliare i rapporti tra pubblico e privato attraverso nuovi progetti nella speranza di affermarsi come lo snodo logistico più importante del Mar Mediterraneo. Nonostante la posizione geostrategica e "una delle più grandi flotte per l'autotrasporto in Europa"[162], la Turchia necessita di modernizzare sia le infrastrutture che i mezzi e la gestione delle aziende; va tenuto conto sia dei punti forza che dei rischi che un'azione come quella che il governo intende fare comportano. La realtà mostra, ad ogni modo, come il settore della logistica e tutte le attività ad esso collegate siano da poco entrate nel Paese e siano da poco prese in considerazione come opportunità per una futura crescita ed un maggiore inserimento nel mercato globale della Turchia: questo settore nell'ambito portuale verrà analizzato nel corso del capitolo.

[161] Si veda il sito: http://www.invest.gov.tr/it-it/sectors/Pages/TransportationAndLogistics.aspx
[162] ivi sopra.

La globalizzazione comporta la nascita e il coinvolgimento di nuovi modelli di gestione del settore delle infrastrutture, dei trasporti e della logistica.

Dagli anni ’90 il commercio internazionale ha acquisito sempre più importanza: la differenza ai giorni nostri sta nel fatto che la crescita economica di un Paese è influenzata anche dall’integrazione del Paese stesso nell’economia globale. Il commercio si è sviluppato così come i volumi del commercio sono aumentati e i rapporti commerciali vengono sempre più facilitati dall’abbattimento di barriere tecniche e le attività di trasporto delle merci si sono sempre più velocizzate, vengono sempre più organizzate e viene fatta sempre più attenzione, all’interno di un Paese, non solo alla situazione delle infrastrutture stesse, ma anche al settore della logistica come nuova frontiera del commercio e delle attività ad esso collegate.

Nel Nostro caso, la Turchia, può ambire a diventare il centro logistico più importante del Mediterraneo; in questo ambito, verranno analizzati sia la situazione del trasporto marittimo nel commercio, sia la situazione e il ruolo delle infrastrutture portuali nel settore logistico turco.

Costruendo una sorta di analisi SWOT della Turchia, della situazione delle sue infrastrutture portuali e del suo potenziale futuro come centro logistico possiamo affermare che:

- La Turchia si trova nella posizione geo-strategia più importante nel Mediterrrano in quanto funge da ponte tra Europa, Asia e Medio Oriente: oltre ad essere un mercato proficuo sia per l’Europa che per l’Asia, la Turchia può ambire ad essere e ad agire come uno snodo logistico importante.
- L’importanza si rivela soprattutto nel settore portuale: con i 8333 km di costa che si affaccia sul Mar Mediterraneo, il Mar Egeo, il Mar di Marmara e il Mar Nero, e i suoi numerosi ed importanti porti (non solo turistici ma soprattutto commerciali), la Turchia ha un potenziale importante.
- La posizione strategica è stata intuita e sfruttata sia da compagnie commerciali che, soprattutto nell’ultimo decennio, da aziende di servizi logistici portuali: in

questo modo la Turchia può essere rilanciata a livello internazionale, può attirare maggiori investimenti e le aziende locali possono essere più competitive anche a livello internazionale e non solo nel commercio.

- La preponderanza del commercio marittimo rispetto agli altri mezzi di trasporto rende il personale più qualificato ma allo stesso tempo si nota come sia il personale che l'infrastruttura stessa necessitino di ammodernamenti e nuovi investimenti. Sono necessari ammodernamenti anche all'infrastruttura ferroviaria stessa, ad esempio.
- I rischi, infatti, arrivano dai paesi confinanti che, sfruttando le alte aliquote e gli alti costi imposti all'arrivo e alla partenza delle merci, possono offrire prezzi più vantaggiosi.
- Un porto moderno deve avere infrastrutture adeguate, deve essere gestito tenendo conto del sempre maggiore afflusso di merci che passeranno, deve essere collegato con le altre infrastrutture ed essere esso stesso un'infrastruttura logistica avanzata e in esso devono operare persone qualificate[163].

I porti sono infrastrutture importanti in quanto fungono da ponte e da "biglietto da visita" per l'economia nazionale con quella globale e per gli operatori del settore, oltre che per i passeggeri di una nave turistica; nell'ambito economico hanno sia importanza nel trasporto sia nel frangente logistico: nei porti inizia e finisce il trasporto di merci.[164]

La Turchia può sfruttare al meglio la sua posizione geo-strategica andando a migliorare le debolezze del settore: gli operatori del settore nel Mediterraneo vedono, infatti, la Turchia come un centro logistico importante, per le linee marittime, ma il settore in

[163] Tratto dall'articolo di SEZERM H., ESMER S., TUNA O. and YARALIOGLU K., *An application of analytic hierarchy process (AHP) on East Mediterranean port selection: a perspective for Turkey,* in "International Logistics and Supply Chain Management", Logistic Research Network, Annual conference (2005), p. 423.
[164] Tratto dall'articolo di K.Ç. ÇETİN and D.Ö. ÇAYLAN, *The place of ports in development plans of Turkey: a strategic analysis for the years 1985-2010,* in Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Vol. XIV, iss. 1 (2012), p. 27.

Turchia deve ancora essere migliorato, potenziato ed adattato alle dinamiche e agli standard internazionali.

Un porto, infatti, è un luogo in cui i container carichi di merci vengono caricati o scaricati sulle navi, è uno snodo logistico vitale per l'economia, non solo perché è il punto di arrivo e di partenza delle merci, ma anche perché gli operatori del settore, come le compagnie di trasporti, necessitano di buoni porti in cui instaurare forti rapporti lavorativi. Il commercio via container nel Mediterraneo, è quello che cresce più velocemente e più di tutti all'anno: nonostante le previsioni, la Turchia non ha ancora attuato un piano strategico efficace per risollevare la situazione portuale.

I porti e i moli, che in Turchia sono poco meno di 300, possono essere divisi in base all'operatore che li gestisce; dal punto di vista amministrativo si distinguono in:

- Porti e moli gestiti dallo stato (TCDD-turkish state railways);
- Porti e moli gestiti dalle amministrazioni marittime turche (TDI)
- Porti e moli gestiti da privati e dalle municipalità regionali;

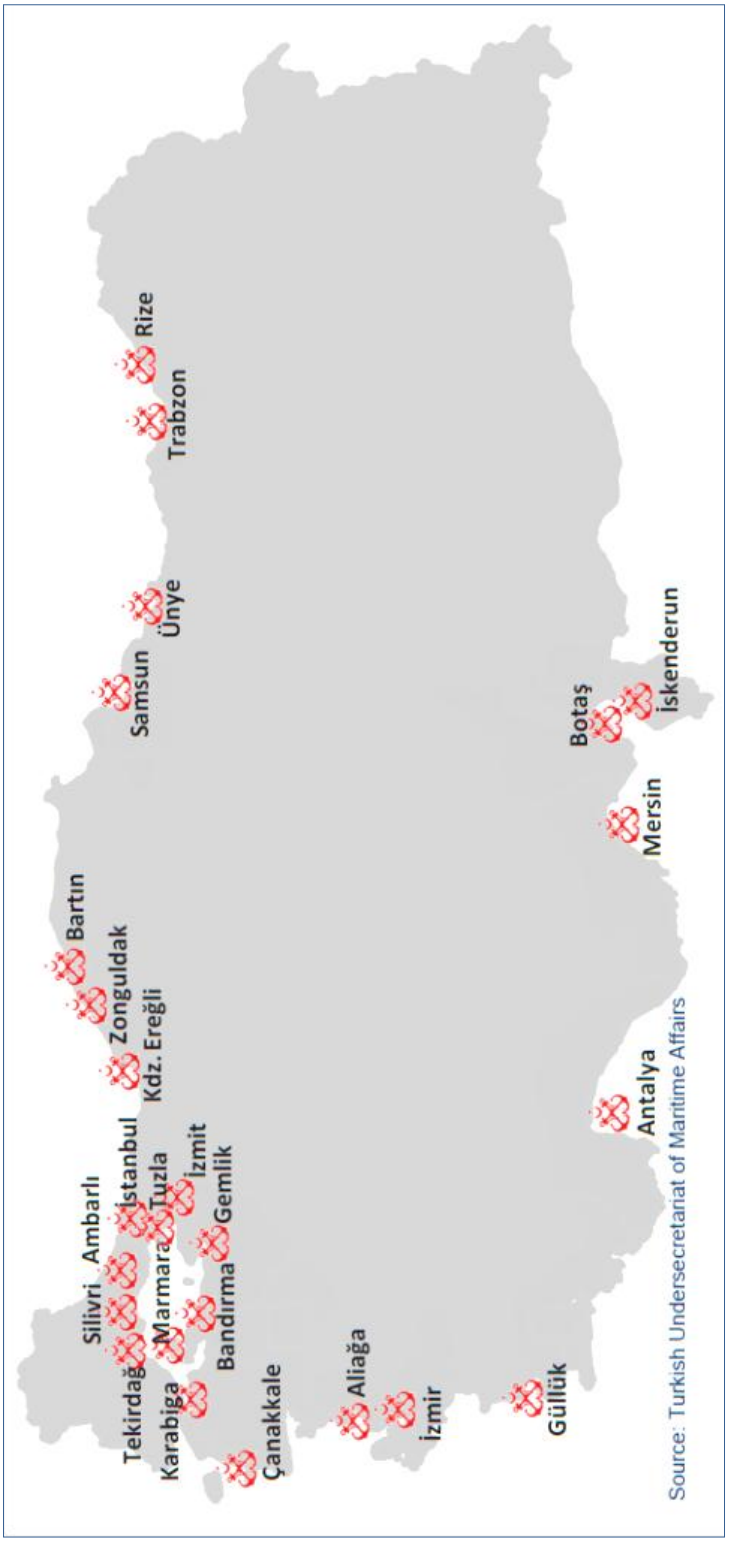
I porti appartenenti allo stato, in particolare, sono soggetti alla gestione delle ferrovie turche in quanto le ferrovie hanno il compito di "gestire, espandere e rinnovare i porti che hanno connessioni con le infrastrutture ferroviarie", secondo quanto deciso nella legge 1042 del 1927 sull'"obbligo e organizzazione delle ferrovie statali turche e dei porti".

La TCDD gestisce i sei più importanti porti dello stato, sia per posizione che per volumi di merci che vengono gestite: Haydarpaşa, Derince, İzmir, Samsun, Bandırma, İskenderun. In essi i gruppi di prodotti maneggiati sono container, rinfuse solide (dry bulk), carichi generici e generi liquidi.

Il secondo gruppo di porti, gestiti dalla TDI, hanno un'importanza minore rispetto a quelli appena analizzati: gestiscono traffici a portata locale o regionale.

Il terzo gruppo è rappresentato dai porti speciali privati: essi sono stati costruiti o assorbiti da aziende e compagnie private sia turche che straniere e svolgono un ruolo

Figura 1: Maggiori porti della Turchia

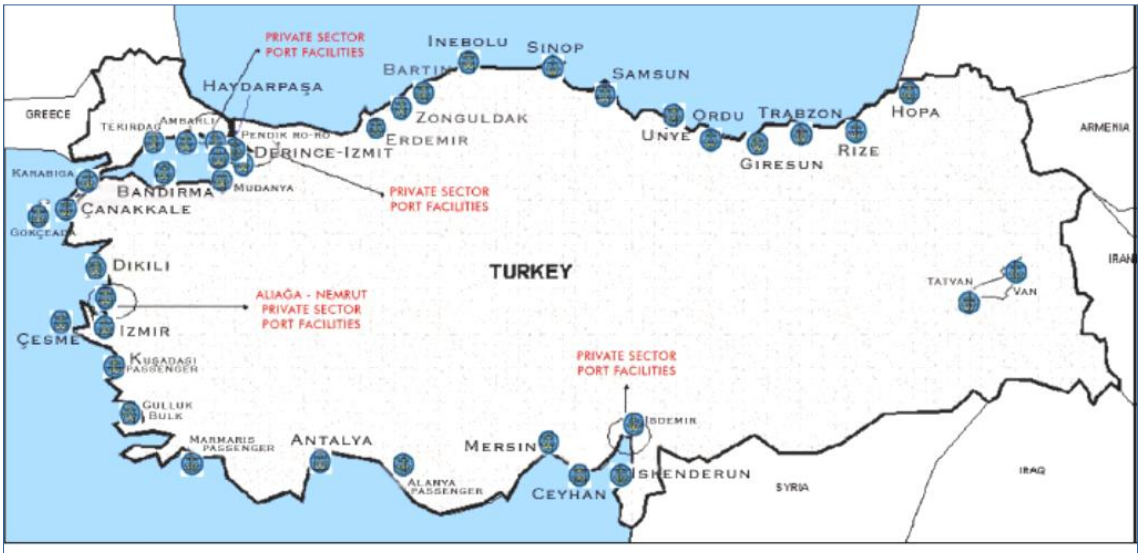


importante per le attività delle aziende stesse ed hanno portata minore[165]. I porti municipali svolgono servizi turistici generalmente nelle municipalità di appartenenza.

Negli ultimi anni si è notato come i porti della Turchia, nonostante offrano un'alta gamma di servizi quali il pilotaggio e il rimorchio delle navi piuttosto che servizi di stivaggio o di affitto di equipaggiamenti, soffrano per carenze tipo: gestione dei servizi portuali affidata a compagnie diverse, mancanza di progetti per lo sviluppo dell'infrastruttura stessa, la mancanza di personale qualificato piuttosto che di attrezzature all'avanguardia o alla disponibilità di investimenti atti a migliorie.
Molti autori denunciano come, specialmente i porti gestiti dallo stato, sia più carenti a livello infrastrutturale e non vi siano investimenti o progetti adeguati al potenziale che essi hanno; non sono competitivi con i porti regionali
Con la globalizzazione, la corretta gestione delle infrastrutture portuali, diventa di vitale importanza sia per il porto stesso che per l'economia di un Paese: la concorrenza fra infrastrutture portuali esiste[166] e se un Paese con un potenziale alto come la Turchia non investe nel miglioramento e nel potenziamento dell'infrastruttura logistico commerciale rappresentata dai suoi porti, la concorrenza di altri stati avrà la meglio anche nella sua posizione geo-strategica.

[165] Tratto dall'articolo *"Intermodal transport",* National Peer Review: Turkey, pp. 70-72.
[166] Tratto dall'articolo di E.Z. ORAL,H. KIŞI, A.G. CERIT, O. TUNA and S. ESMER, *Port governance in Turkey*, in Research in Transportation Economics, iss. 17 (2007), pp. 172, 173.

Figura 2: Porti appartenenti allo stato e porti privati in Turchia



Source: Turkish Undersecretariat for Maritime Affairs.

Come si può notare dalla figura 2, la maggioranza dei porti non è privata e, analizzando la tabella 20 qui di sotto riportata, ci si rende conto della mole di merci e del numero di navi che ogni giorno transitano nei maggiori porti turchi.

Tabella 20: I maggiori porti della Turchia

Table 8.1. Major Ports in Turkey.

Ports	Length (m)	Depth (m)	Handling Capacity (Ton/Year)	Ships (Ship/Year)	Storage Capacity (Ton/Year)		Container Capacity (TEU/Year)
					Open	Closed	
Haydarpasa	2,765	(–6,–12)	6,488,300	2,651	471,360	362,384	264,000
Derince	1,132	(–4,5–15)	1,910,900	567	2,951,760	200,000	–
Samsun	1,756	(–6,–12)	2,284,100	1,130	8,556,720	192,304	–
Mersin[a]	3,180	(–6,–14,5)	5,510,800	3,052	8,109,024	562,992	203,376
Iskenderun[a]	1,427	(–10,–12)	3,223,600	640	8,991,120	294,320	–
Bandirma	2,788	(–10,12)	2,636,100	4,277	1,868,280	144,000	–
Izmir[b]	2,959	(–4,–12)	4,931,600	3,635	565,920	377,648	265,728
Marport[c]	2,000	(–14,5)			409,000		900,000

Source: Turkish Chamber of Shipping (2004), www.arkas.com.tr
[a]Privatized.
[b]Under process of privatization.
[c]Private.

Interessante è notare, dalla figura 2, come la maggioranza di porti commerciali sono gestiti da compagnie private o dalle municipalità, anche se i porti gestiti dalla TCDD hanno un flusso di navi commerciali maggiore, come si scoprirà nel corso del capitolo.

È importante mostrare, prima di analizzare il commercio marittimo, una delle riforme più importanti del settore: il processo di privatizzazione dei porti.

Per quanto riguarda le leggi che disciplinano la gestione dei porti, la legge 618 del 1925 è ancora in vigore e l'Articolo 1, in particolare, vedendo i porti come beni pubblici, recita *"The Government is responsible for the administration, cleaning, deepening and widening of ports, for the placing of buoys and their maintenance in good shape, and all the other activities related to ports."* Inoltre l'Articolo 8 permette al governo di dare l'accesso a società per azioni in ciascun porto, per quanto riguarda l'adempimento delle diverse azioni ad esso correlate[167].

La legislazione turca, ad ogni modo, è stata ammodernata in quei frangenti utili all'allineamento con la legislazione europea, con gli standard e le richieste delle organizzazioni internazionali. Le riforme per la privatizzazione furono attuate anche per riuscire a mantenere il passo con i tempi, oltre ad essere una conseguenza delle politiche attuate già negli anni '80. Le riforme di privatizzazione delle infrastrutture portuali sono state portate avanti con lo scopo di garantire concessioni a operatori privati che potessero risollevare le condizioni dei porti stessi[168], portando quindi ricchezza nel Paese.

La base legale per le privatizzazioni è Legge No. 4046 del 1994[169], mentre alcuni articoli dell' Emendamento alla Costituzione del 1999 ha incluso il concetto di privatizzazione nella Costituzione e ha introdotto la creazione di alleanze con partner stranieri oltre ad impegnarsi nella promozione degli FDI verso la Turchia: la privatizzazione è quindi

[167] Tratto dall'articolo di H. GUNAYDIN, *Globalization and privatization of ports in Turkey,* in IEHC, session 58 (2006), p. 15.
[168] Tratto dall'articolo *"Intermodal transport",* National Peer Review: Turkey, p. 80.
[169] Si veda il seguente link per leggere il testo della legge:
http://www.oib.gov.tr/baskanlik/yasa_eng.htm

intesa come il trasferimento della gestione e dei diritti che ne derivano,al settore privato, la proprietà rimane dello stato[170].

La Risoluzione 2004\128 riguarda il processo di privatizzazione dei porti gestiti dalla TCDD, e il porto di Mersin è stato acquisito da una compagnia privata. Il traffico di merci nei porti statali incrementa del 20% all'anno e sono quindi necessari continui investimenti: la strategia per le privatizzazioni si rivolge quindi al trasferimento di diritti di operare nelle infrastrutture portuali per un periodo stabilito.

Anche i porti gestiti dalla TDI hanno subito il processo di privatizzazione: 13 su 20, infatti, vengono gestiti da compagnie private, con lo scopo di muovere sempre più capitali ed attirare maggiori somme di FDI.

Tra le strategie e le politiche riguardanti i porti turchi vengono divise in piani quinquennali; dalla nascita dell'Unione Doganale, sono stati stilati 3 piani.

- Dal 1996 al 2000: il piano prevede la costruzione di un'infrastruttura per la crescita economica, ben integrata tra le diverse forme di trasporto; la gestione dei porti veniva preparata alla concorrenza internazionale attraverso la creazione di autorità autonome o privatizzazioni.
- Dal 2001 al 2005: vennero previsti sviluppi e modernizzazioni nelle infrastrutture portuali con lo scopo di garantire gestione e servizi utili alle importazioni ed esportazioni turche; veniva specificato l'allineamento alla legislazione europea, alle strategie settoriali internazionali per poter permettere una maggiore competitività del settore.
- Dal 2007 al 2013: l'Articolo 415 della "Sezione Trasporti" alla voce "Reinforcement of Energy and Transportation Infrastructure" (State Planning Organization, 2007: 70) recita, "*the system will be handled in an integrated manner in establishment of a balanced, rational and effective transportation infrastructure where modes of transport are used at the most appropriate places in technical and economic terms; policies that ensure shifting cargo*

[170] Tratto dall'articolo di H. GUNAYDIN, *op. cit.,* p. 16.

transport to railroads and developing important ports as logistic centers and that bring to the fore safety in transportation modes will be followed."

Nella "Sezione Vie d'acqua" (State Planning Organization, 2007: 71) i seguenti tre articoli sono interessanti:

L'Articolo 425 recita *"In addition to the fact that ports are points of loading-discharging operations, the railroad and road connections of all main ports will be completed in line with the objective of turning them into logistic centers that can conduct combined transportation."*

L'Articolo 426: *"port capacities will be increased in especially İzmir area, Marmara and Mediterranean regions. Relatedly, Mediterranean region will be supported in order for it to become an important logistic centre of the Eastern Mediterranean."*

L'Articolo 427: *"vessel and port investments that will increase short-distance maritime transportations in the sea will be given priority."*[171]

La Turchia, quindi, ripone grandi interessi nello sviluppo delle proprie infrastrutture ma, nonostante una crescita imponente nel passato che persiste tuttora dimostrando che l'85%[172] circa del volume del trasporto del commercio estero avviene in container via nave e nonostante la Turchia sia stata in grado di diversificare il proprio commercio internazionale, i porti e le infrastrutture portuali turche sono carenti su diversi punti, uno dei quali è la logistica portuale[173].

Ci si aspetta, quindi, che i volumi di traffico continuino ad incrementare.

[171] Tratto dall'articolo di K.Ç. ÇETİN and D.Ö. ÇAYLAN, *op. cit.,* pp. 35-37.
[172] Secondo dati del 2006.
[173] Tratto dall'articolo di H. GUNAYDIN, *op.cit.,* pp. 12, 13.

Tabella 21: Modalità di trasporto delle esportazioni 2007-2009 (in %)

YEAR	MARITIME	HIGHWAY	AIRLINES	OTHER
2007	48,6	41,5	6,5	3,3
2008	50,3	38,6	7,9	3,2
2009	46,1	41,5	9,6	2,8

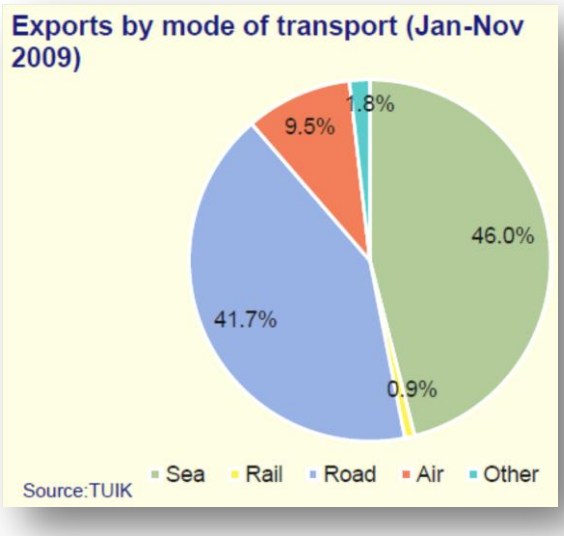
Source: Turkish Statistical Institute

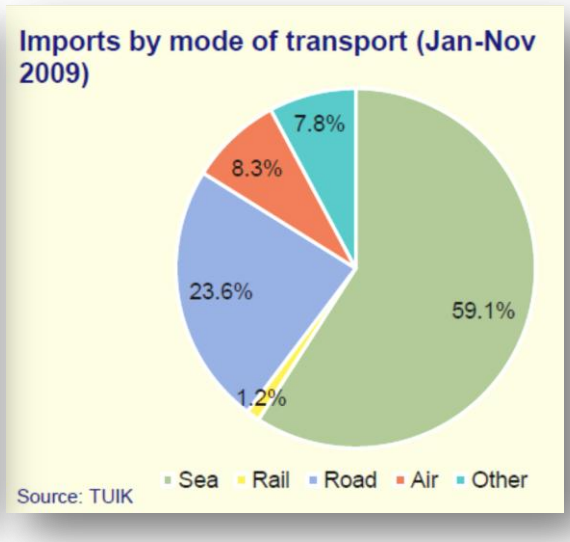
Tabella 22: Modalità di trasporto delle importazioni 2007-2009 (in %)

YEAR	MARITIME	HIGHWAY	AIRLINES	OTHER
2007	59,3	22,7	9,9	8
2008	61,5	20,4	8,4	9,7
2009	59	23,8	8,2	9

Source: Turkish Statistical Institute

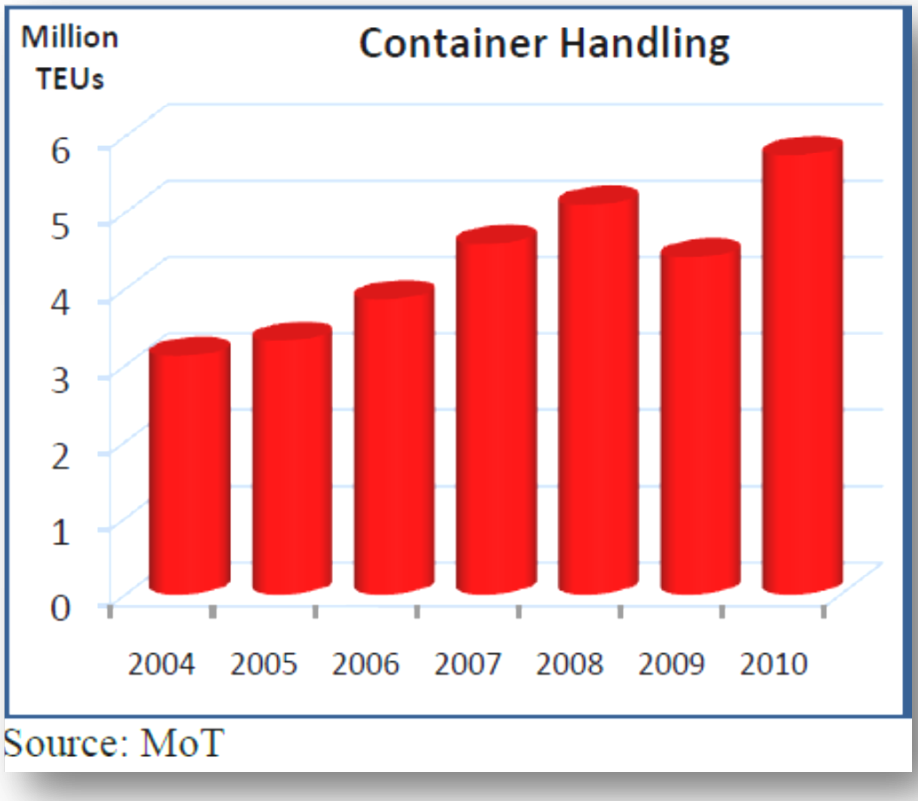
Grafico 12 e 13: Esportazioni ed importazioni della Turchia, divise per mezzo di trasporto, nel 2009





Come si può notare dall'analisi delle tabelle 21 e 22, nonostante si sia verificato un calo dal 2008 al 2009, il trasporto marittimo coinvolge grossi volumi di merci sia in entrata che in uscita dal Paese[174]. Il grafico 12 mostra in maniera differente la portata di ogni mezzo di trasporto per quanto riguarda importazioni ed esportazioni nell'anno 2009.
Come si vede nella tabella 23, il totale delle merci contenute nei container che sono passati attraverso i porti turchi (si intendono importazioni, esportazioni, cabotaggio e transito), è aumentato di quasi il doppio dal 2004 al 2010.
Per sopperire al crescente traffico, venne aumentato il numero delle navi della flotta, ma anche questo non bastò, nonostante così facendo la Turchia divenne la 15 potenza al mondo per numero di navi nel 2011.

Grafico 14: Container che passano i porti turchi (in milioni di TEU[175])



[174] Tratto dall'articolo di B. BEKTAŞ, *Transport and logistic services,* IGEME export Promotion Center of Turkey (2010), pp. 3,4.
[175] Unità di misura utilizzata per specificare la capacità di un container.

Tabella 24: Primi 5 Paesi in cui la Turchia esporta e modalità di trasporto delle merci nel 2009 (milioni di dollari)

COUNTRY	TOTAL	MARITIME	HIGHWAY	AIRLINES
Germany	6.241,6	386,7	5.582,7	272,2
Iraq	4.765,4	13,2	4.737,1	15,1
Italy	3.103,5	856,5	2.184,4	62,6
France	2.395	330,1	1.953,5	111,4
United Kingdom	2.183,2	228,0	1.818,1	137,1

Fonte: Turkish Statistical Institute

Come si può ben notare dalla tabella 24, il trasporto via mare è preferito da Italia e Francia per le esportazioni, mentre per quanto riguarda le importazioni turche, tra i primi cinque Paesi, soprattutto Germania e Italia, le importazioni via terra sono preferite a quelle via mare, come si può notare dalla tabella 25.

Tabella 25: Primi 5 Paesi in cui la Turchia esporta e modalità di trasporto delle merci nel 2009 (milioni di dollari)

COUNTRY	TOTAL	MARITIME	HIGHWAY	AIRLINES
Germany	9.052,5	2.475,7	5.808,9	767,8
Italy	5.475,7	2.511,2	2.651,2	313,3
China	5.251	2.028,2	2.236,7	986,1
France	4.332,7	1.854	2.155,9	322,8
Russian Fed.	3.848,5	3.668,3	118,1	62,1

Fonte: Turkish Statistical Institute

Tabella 26: Trasporto di merci e passeggeri in Turchia dal 2004 al 2008

Freight and Passenger Transportation by Modes of Transport

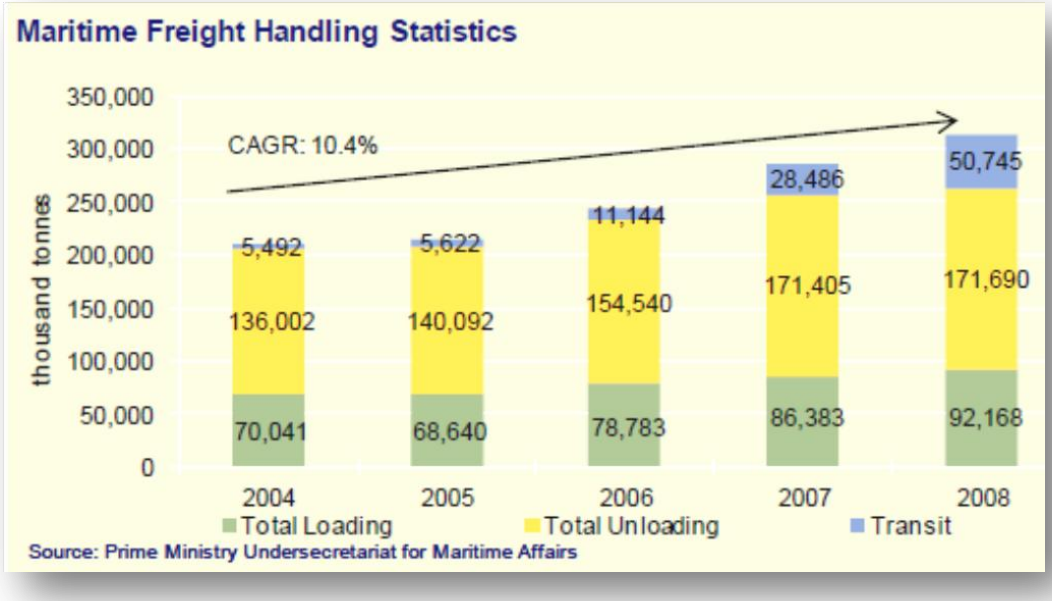
Million	2004	2005	2006	2007	2008
Road					
Freight kilometers	156,853	166,831	177,399	181,330	181,935
Passenger kilometers	174,312	182,152	187,593	209,115	206,098
Maritime[1]					
Freight kilometers	3,929	3,477	3,830	5,189	6,001
Passenger kilometers	621	670	752	843	847
Railway					
Freight kilometers	9,417	9,152	9,676	9,921	10,739
Passenger kilometers	5,237	5,036	5,277	5,553	5,097
Air Transport[1]					
Freight kilometers	321	392	N/A	N/A	N/A
Passenger kilometers	3,223	3,992	N/A	N/A	N/A

Source: TUIK

[1] Data does not include transport to or from foreign countries.

Come si può notare dalla tabella 26, il volume delle merci trasportate via mare è progressivamente aumentato: nel 2008 è leggermente diminuito ma le previsioni vedono un aumento negli anni successivi, come si legge nella tabella 27.

Grafico 15: Statistiche sulle merci gestite nei porti turchi



Viste anche le previsioni sopra presentate dal grafico proposto dall'Export Promotion Center della Turchia, si denota quanto importanti siano i servizi di logistica, strettamente correlati con i servizi di trasporto.

Con il termine "logistica" si intendono le attività atte a connettere, collegare, tenendo conto del tempo e dello spazio, le attività delle aziende, gestendo tre diversi tipi di flussi: fisici, informativi e finanziari.

La logistica garantisce, quindi, il flusso dal deposito, pianificazione, sviluppo e controllo delle attrezzature, dei servizi e delle informazioni dal momento in cui una materia, una merce, parte a quando arriva a destinazione, con lo scopo di fornire la migliore assistenza che la clientela richiede.

Gli attori del servizio logistico appartengono a: trasporto, deposito, imballaggio, trasporto del materiale, servizi di riparazioni, e così via.

La competitività di queste aziende sta nella scelta e nell'organizzazione degli operatori al fine di ottenere il servizio migliore[176].

Per quanto riguarda i servizi per il trasporto marittimo, le infrastrutture portuali ricevono ed inviano container fungendo così da punto di arrivo e di partenza per le merci che viaggiano via mare. Secondo alcuni studiosi[177] i principali problemi dei porti turchi che ostacolano sia lo sviluppo di un settore logistico all'avanguardia, sia flussi di FDI sono: scarso spazio per attracchi, ormeggi ed immagazzinamento; alte tasse imposte ai moli ed ai porti; assenza, o poco interesse, di politiche a lungo termine; poche possibilità di sviluppo derivanti dalle gestioni dei porti stessi; assenza di attività di marketing e simili per cercare di risollevare le condizioni di alcuni porti o per portare migliorie e azioni di sviluppo a quelli che son già stati soggetti a precedenti ammodernamenti.

[176] Tratto dall'articolo di O. KAYMAKCI, B. DEMIROCAK and N. KILINÇ, *The potential of being a logistic base of Turkey that related to the region where it is situated and comparison with Greece – Spain country cases,* s.n.t., pp. 3,4.

[177] Tratto dall'articolo di O. KAYMAKCI, B. DEMIROCAK and N. KILINÇ, *op. cit.*, pp. 11,12.

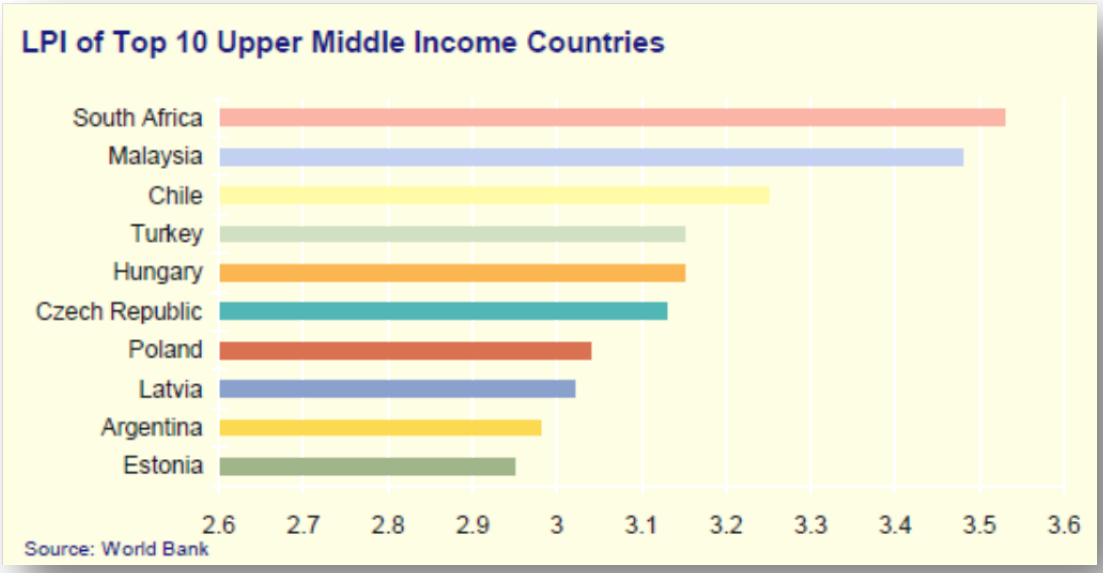
Nonostante questo, il boom di investimenti che negli ultimi anni ha interessato il settore logistico, ha iniziato ad interessare anche lo stato turco, il quale di anno in anno sta migliorando le proprie performance nel campo, come si vede nella tabella 28, seppur si riferisce ad indici di performance generici.

Il "Transportation and logistics industry report" del 2010 asserisce che il settore della logistica e dei trasporti, in Turchia, nel 2009 veniva stimato tra l'8 e l'11% sul totale dei settori del Paese. Dal primo decennio del 2000 il settore, in Turchia, è cresciuto velocemente.

Essendo il trasporto marittimo il mezzo di trasporto preferito sia per le importazioni che per le esportazioni, come precedentemente analizzato, il valore e la presenza del settore logistico nell'economia turca, non può che aumentare, oltre che ad acquisire importanza. Di pari passo anche il trasporto intermodale[178] acquisisce importanza col passare del tempo.

[178] Il convegno delle Nazioni Unite sui trasporti intermodali del 1994, definisce il trsportointer modale nel seguente modo: "The carriage of the goods by **at least two different modes of transport** on the basis of a **multimodal transport contract** from a place in one country at which goods are taken in charge by a **multimodal transport operator** to a place designated for delivery situated in a different country." Tratto dall'articolo di A.D. DEVECI, G.A. CERIT and O. TUNA, Determinants of Intermodal Transport and Turkey's Transport Infrastructure, in Dokuz Eylul University, School of Maritime Business and Management, p. 1.

Grafico 16: LPI[179] of top 10 Upper Middle Income Countries (2009)



Vi sono progetti per la costruzione, l'ampliamento e il miglioramento di centri logistici che dovranno essere ubicati nelle vicinanze di "zone industriali organizzate"[180] e dovranno essere competitivi non solo a livello europeo. In programma vi è la creazione di 12 grossi centri logistici, alcuni siti nei porti altri nell'entroterra anatolico, in grado di sostenere i crescenti volumi di commercio, di integrare sistemi di trasporto intermodali, essere competitivi non solo in fatto di prezzi ma anche di qualità dei servizi offerti.

La tabella e la figura sottostante mostrano sia i progetti in fase di sviluppo che i centri logistici in funzione.

[179] LPI: Logistics Performance Index, gestito dalla World Bank.

[180] Organized industrial zones: zone industriali, complete di tutte le infrastrutture del settore necessarie e create ah hoc per espletare gli scopi propri della produzione, dell'esportazione ed importazione in un Paese, complete di tutte le infrastrutture del settore necessarie.

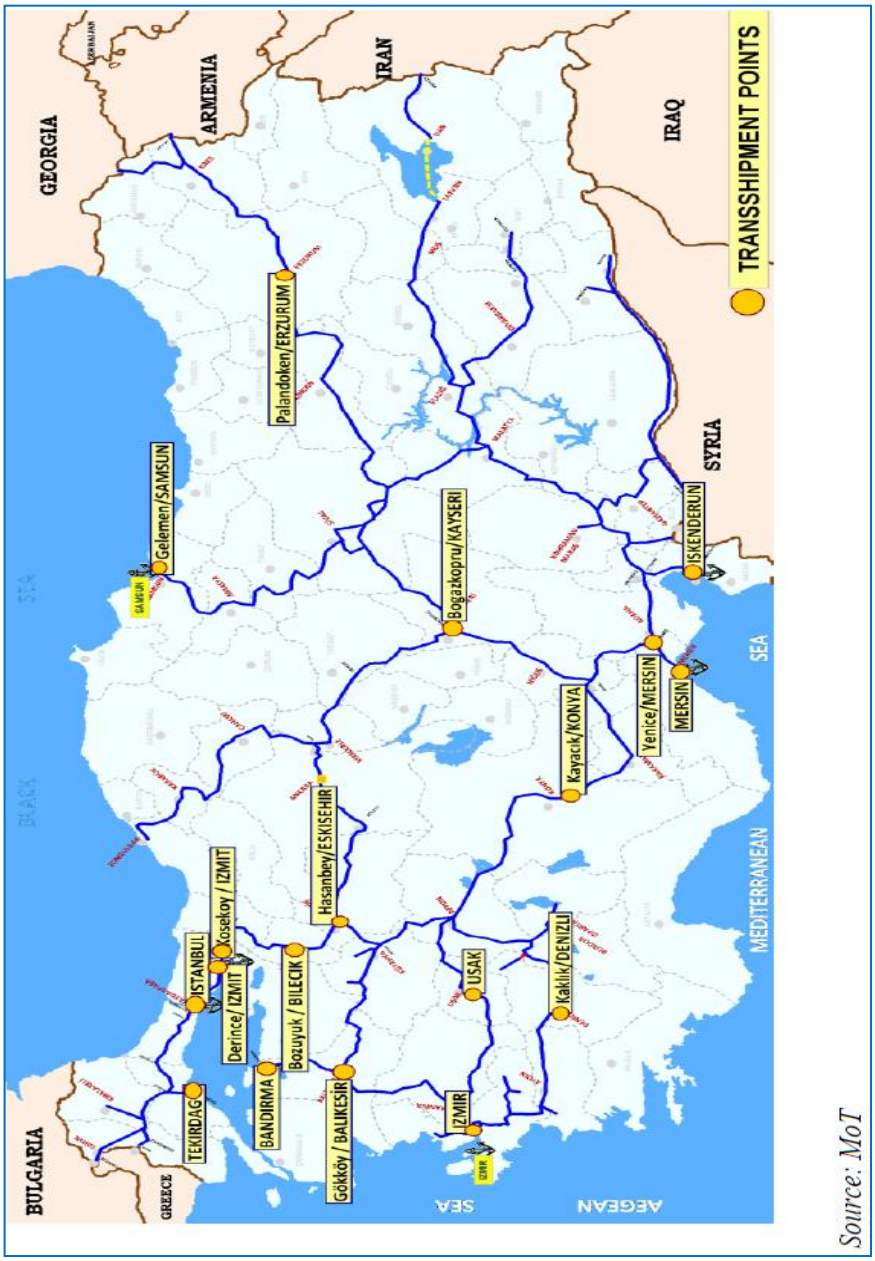
Tabella 26: Centri logistici

No	Name	Expected Freight Volume (tones)	Logistics Area to be acquired (m^2)
1	Istanbul	6 million	3.390.000
2	Kosekoy (Izmit)	2 million	765.000
3	Gelemen (Samsun)	1.1 million	256.000
4	Hasanbey (Eskisehir)	1.4 million	769.000
5	Bogazkopru (Kayseri)	1.8 million	500.000
6	Gokkoy (Balikesir)	1 million	210.000
7	Yenice (Mersin)	900.000	342.000
8	Usak	250.000	140.000
9	Palandoken (Erzurum)	430.000	280.000
10	Kayacik (Konya)	1.68 million	300.000
11	Kaklik (Denizli)	500.000	120.000
12	Bozuyuk (Bilecik)	1.9 million	387.000

Source: MoT

Secondo il programma del biennio 2010-2012 presentato dalla "State Planning Organization", la Turchia punterà su azioni che comprendono una maggiore collaborazione tra settore pubblico ed iniziativa privata, sforzi per integrare il sistema di trasporto nazionale a quello europeo, incremento della qualità dei servizi pubblici e dei progetti presentati, occhio di riguardo allo sviluppo dell'infrastruttura marittima e all'infrastruttura logistica marittima.

Figura 3: Centri logistici e trans-shipment points[181]



[181] Trans shimpment point: destinazione intermedia in cui le merci vengono spostate da un mezzo di trasporto ad un altro.

Prima di analizzare il settore del trasporto intermodale, strettamente connesso sia al sistema di infrastrutture marittime che al settore logistico, è utile riportare l'analisi SWOT elaborata dall'Investment Support andPpromotion Agency of Turkey, presente nel "Transportation and logistics industry report" arricchita da altri aspetti presentati da altri autori[182]:

[182] Tratto dall'articolo di O. KAYMAKCI, B. DEMIROCAK and N. KİLİNÇ, *The Potential of being a logistics base of Turkey that related to the region where it is situated and comparison with Greece – Spain country cases,* s.n.t., pp.15, 16.

STRENGHTS

- Importanza geostrategica
- Essere circondata su tre lati da mari
- Avere un grosso potenziale umano
- Avere bassi tassi di imposte
- Essere uno snodo logistico strategico nel Meditrraneo
- Essere un paese crocevia per il transito dei mezzi
- Avere un senso del trasporto combinato
- Avere una delle maggiori flotte di truck e un'industria del trasporto su strada sviluppata
- Possibilità per le aziende turche di assorbire know-how dalle aziende

WEAKNESSES

- Competitività che alza determinate tariffe
- Addetti al settore non registrati
- Infrastrutture marittime e ferroviarie da ammodernare
- Ancora poca importanza data al settore logistico
- Nessuno sforzo reale per risolvere la situazione del settore
- Pochi investimenti nel settore
- Servizi di scarsa qualità
- Incapacità di sfruttare la posizione geostrategica
- Sistema di comunicazione che necessita di riforme
- Flotta mercantile poco consona agli standard internazionali

OPPORTUNITIES

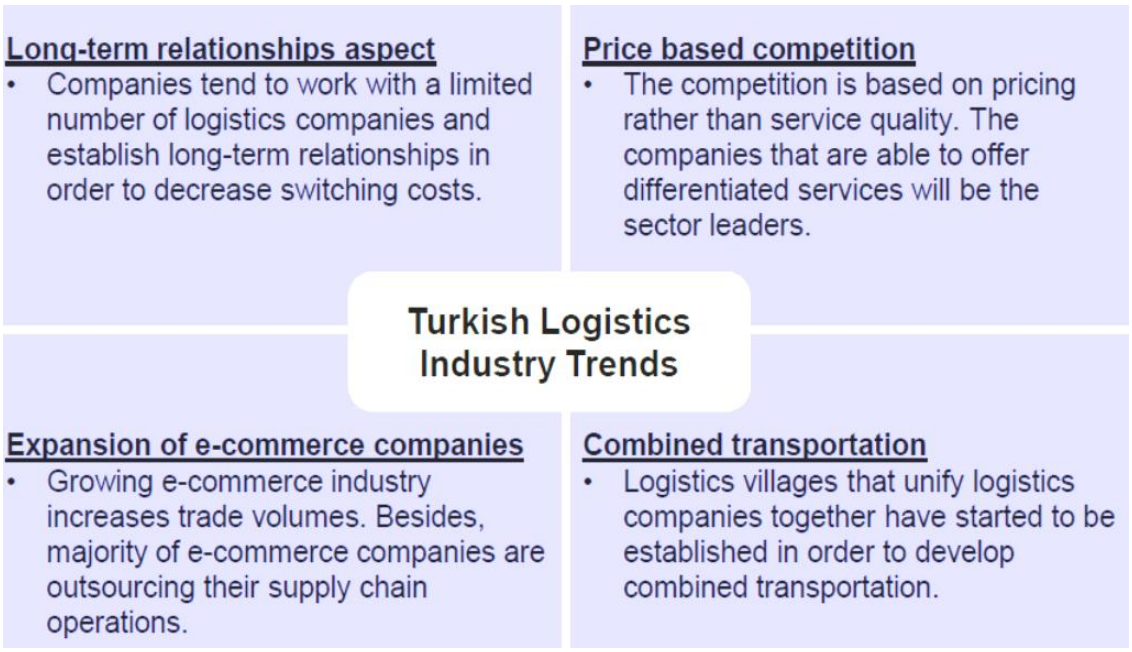
- Progetti per migliorie nel settore ferroviario
- Mercato poco saturo
- Industrie poco sviluppate
- Commercio internazionale in via si sviluppo
- Candidatura della Turchia per l'entrata nell'Unione Europea
- Possibilità di costruire nuovi porti
- Possibilità di cooperazione coi popoli turchi dell'Est
- Valore e potenzialità del mercato attorno alla Turchia

THREATS

- Concorrenza di paesi limitrofi, ùcome la Grecia
- Alte tariffe e restrizioni per alcuni settori
- Riduzione di alcune tariffe
- Necessità di molti capitali

Come già accennato in precedenza, il trasporto combinato, soprattutto inerente al trasporto marittimo, acquisirà importanza in Turchia nel corso del tempo grazie sia ai progetti di ammodernamento interno, sia al costante aumento dei commerci via mare. Qui di seguito un'interessante prospetto presente nel "Transportation and Logistic Industry Report" riguardante le tendenze future previste per l'industria logistica turca.

Figura 4: Turkish Logistics Industry Trends



Nonostante la presenza di numerosi attori nel settore dei servizi per i trasporti, la domanda, in Turchia, supera l'offerta proposta. La lista qui presentata mostra le migliori compagnie fornitrici di servizi di logistica e trasporto in Turchia.

Tabella 27: Maggiori aziende di trasporto e logistica in Turchia

Major Transportation&Logistics Companies

Capital 500 Ranking	Company Name	Sector	Location	Revenue 2008 (TL million)	% Change from 2007
13	Türk Hava Yolları	Transportation	Istanbul	6,123.2	*35.4%*
48	TAV Hava Limanları	Transportation	Istanbul	1,466.3	*69.3%*
92	Onur Air Taşımacılık	Transportation	Istanbul	834.5	*1.4%*
120	Pegasus Hava Taşımacılığı	Transportation	Istanbul	669.3	*27.3%*
138	THY Teknik	Transportation	Istanbul	615.2	*3.7%*
205	Istanbul Deniz Otobüsleri	Transportation	Istanbul	405.4	*16.5%*
228	Unsped Paket Servisi	Logistics	Istanbul	353.8	*22.1%*
232	Omsan Lojistik	Logistics	Istanbul	345.4	*9.0%*
242	SKY Hava Taşımacılık	Transportation	Antalya	336.0	*42.1%*
246	Ekol Lojistik	Logistics	Istanbul	329.9	*35.9%*
255	Borusan Lojistik Dağıtım	Logistics	Istanbul	319.9	*45.2%*
271	Çelebi Hava Servisi	Transportation	Istanbul	302.0	*9.3%*
290	Reysaş Lojistik	Logistics	Istanbul	271.3	*3.5%*
311	Kamil Koç Otobüs İşletmeleri	Transportation	Bursa	257.1	*38.6%*
313	Balnak Lojistik Grup	Logistics	Istanbul	255.9	*13.9%*
336	Havaş Havaalanları Yer Hizmetleri	Transportation	Istanbul	239.2	*28.1%*
346	Ceva Lojistik	Logistics	Istanbul	230.0	*70.3%*
350	Hürkuş Havayolu Taşımacılık	Transportation	Istanbul	228.0	*N/A*
376	Horoz Lojistik	Logistics	Istanbul	210.5	*(1.3)%*
384	Netlog Lojistik Hizmetleri	Logistics	Istanbul	205.3	*15.9%*
410	Mars Lojistik	Logistics	Istanbul	190.9	*8.4%*
485	Fasdat Gıda Dağıtım San. Ve Tic.	Logistics	Kocaeli	156.8	*42.6%*

Source: Capital 500, 2008

Trasporto intermodale

Come già più volte affermato, anche il trasporto intermodale varia secondo le variazioni che affrontano il sistema dei trasporti prima e il settore logistico poi. Considerando la tabella 27 e le previsioni per il futuro nell'ambito dei commerci, analizzare il settore dei trasporti intermodali può essere utile al fine di comprendere al meglio lo stato generale dei commerci via mare della Turchia, la situazione in materia di sviluppo di centri logistici e le opportunità che si presentano per le aziende straniere, in particolare quelle italiane.

Il trasporto intermodale pertinente è quello definito "RO-RO SYSTEM" e i collegamenti internazionali in cui la Turchia è coinvolta sono[183]:

[183] Tratto da "Transportation in Turkey", Country Report, October 2011, pp. 17-19.

- ◊ Haydarpaşa -Ilichevsky (Ukraine) Ports;
- ◊ İzmir – Ravenna – Monfalcone Ports (Italy);
- ◊ İzmir – Salerno – Savona Ports (Italy);
- ◊ İzmir - Mersin –Alexandria (Egypt) – Livorno (Italy) – Geneva (Italy) – Mostaghanem (Algeria) Ports;
- ◊ Pendik-Haydarpaşa-Trieste Ports (Italy);
- ◊ Ambarlı-Trieste Ports(Italy);
- ◊ Taşucu-Girne Ports(Turkish Republic Northern Cyprus);
- ◊ Mersin- Magusa Ports(Turkish Republic Northern Cyprus);
- ◊ Mersin –Trieste Ports (Italy);
- ◊ Çeşme – Trieste Ports (Italy);
- ◊ Rize – Poti Ports (Georgia);
- ◊ Samsun – Novorossiysk Ports (Russia);
- ◊ Trabzon-Sochi Ports;
- ◊ Zonguldak-Ukraine Ports;

Figura 5: Linee di container, ferry e Ro-Ro nel Mar Nero

Fonte: Turkish Undersecretariat for Marritime Affairs

Figura 6: Linee nel Mar di Marmara, Mar Egeo e Mar Mediterraneo

Fonte: Turkish Undersecretariat for Maritime Affairs

Come si vedrà dalla tabella 28, si prospetta nel futuro un aumento del traffico via mare e quindi delle rotte in cui i container aumenteranno. La Turchia oltre a garantire infrastrutture adeguate e un settore logistico all'avanguardia, dovrà puntare anche in un efficiente sistema di trasporto intermodale il quale, tuttora, soffre per quanto riguarda le strutture e le operazioni inerenti e necessarie al trasporto intermodale stesso[184]. I porti hanno una lunghezza ed una profondità insufficienti ad accogliere tutte le tipologie di navi coinvolte, molti non essendo snodi logistici non offrono i servizi necessari per il cambio di mezzo di trasporto: per risolvere i problemi, quindi, la Turchia deve puntare ad un rilancio sia basato sul miglioramento e il giusto sfruttamento sia delle infrastrutture che delle operazioni e dei servizi già esistenti, che cercando di attirare e dare spazio alle aziende straniere che intendono investire nel settore.

[184] Tratto dall'articolo di A.D. DEVECI, A.G. CERIT and O. TUNA, *op. cit.,* pp. 11, 12.

Tabella 28: Domanda futura di container in Turchia

	2010			2020		
Region	**High Case**	**Middle Case**	**Lowe Case**	**High Case**	**Middle Case**	**Lowe Case**
Marmara Sea	**1.550**	**1.460**	**1.370**	**2.680**	**2.400**	**2.160**
Aegean Sea	**1.020**	**960**	**890**	**1.840**	**1.650**	**1.480**
Black Sea	**170**	**160**	**140**	**500**	**460**	**410**
West Black Sea	120	110	100	340	310	280
East Black Sea	50	50	40	160	150	130
Mediterranean	**840**	**800**	**740**	**1.660**	**1.490**	**1.350**
İskenderun	140	130	120	280	250	230
Mersin	640	610	560	1.250	1.120	1.010
Antalya	60	60	60	130	120	110
TOTAL	**3.580**	**3.380**	**3.140**	**6.680**	**6.000**	**5.400**

Source: OCDI, 2000.

L'Italia e le aziende italiane hanno grosse possibilità sia di investimenti che di potersi inserire nel mercato turco, infatti come si nota dalla figura 6, alcune rotte turche arrivano proprio nei porti italiani: Trieste, Genova, Livorno e Savona.

Integrare maggiormente quelli che sono i rapporti economici già esistenti tra Italia e Turchia è un'opportunità reale e realizzabile, che le aziende italiane dei settori del trasporto e della logistica potrebbero sfruttare, considerato l'incremento annuale del settore logistico, nel nostro caso di quello relativo al settore portuale, oltre all'incremento dei traffici del commercio estero.

Attualmente non molte aziende italiane investono nel settore logistico e infrastrutturale soprattutto nell'ambito marittimo, preferendo portare il "Made in Italy" attraverso i settori trainanti della nostra economia: casa, design, abbigliamento, macchine e automazioni meccaniche.

Il Ministero degli Affari Esteri e il Ministero dello Sviluppo Economico, nel rapporto dei paesi congiunti relativo al secondo semestre del 2011 riportando la presenza italiana nell'economia turca, e in particolare nel settore dell'infrastruttura, dice:

"A fine dicembre 2011 in Turchia erano operanti 906 imprese italiane, grazie alle quali l'Italia rappresenta un "partner" fondamentale in settori d'importanza strategica, quali il ***settore bancario, quello dell'energia, delle infrastrutture e dell'industria della difesa***."[185] In particolare, per quanto riguarda il settore dell'infrastruttura, il rapporto elenca le aziende italiane operanti in Turchia: "*Nel comparto infrastrutturale sono presenti Ansaldobreda, Astaldi, Ansaldo STS, Lucchini, INSO, Coopsette e Selex Sistemi Integrati."* [186]

Interessante è il fatto che tale rapporto dà la prova che nessuna azienda italiana abbia investito od operato in Turchia nel settore dell'infrastruttura e della logistica portuale, nonostante il settore possa essere risollevato con profitto.

[185] Si veda il sito: http://www.rapportipaesecongiunti.it/rapporto-congiunto-presenza-italiana.php?idrapporto=130
[186] Ivi sopra.

BIBLIOGRAFIA

ARTICOLI

ADAM A. and MOUTOS T*., The Trade Effects of the EU-Turkey Customs Union*, in World Economy, v. XXXI, iss. 5 (2008), pp. 685-700.

AKARSU M. and KUMAR S., *Turkish Container Ports: An analysis of problems and potential opportunities,* IAME Panama 2002 Conference Proceedings, International Association of Maritime Economists.

AKBOSTANCI E., TUNC G. I. and TURUT-ASIK S., *Environmental Impact of Customs Union Agreement with EU on Turkey's Trade in Manufacturing Industry,* in Applied Economics, v. XL (2008), iss. 16-18, pp. 2295-2304.

AKGÜNDÜZ M., *Gümrük Birliği öncesi ve sonrasinda Türkiye ile AB Ülkeleri arasindaki ithalat-ihracat ilişkileri: ekonometrik bir analiz,* in Ege Üniversitesi İktisâdî ve İdârî Bilimler Fakültesi İktisat Bölümü, VIII İktisat Öğrencileri Kongresi (2005)

AKKOYUNLU Ş., KHOLODILIN K. A. and SILIVERSTOVS B., *The effect of economic reforms of 1980s and the Customs Union 1996 upon the Turkish intra-industry trade*, in German Institute for Economic Research, DWI Berlin, Discussion papers n. 649 (2006).

AKKOYUNLU-WIGLEY A. and MIHCI S., *Effects of the Customs Union with the European Union on the Market Structure and Pricing Behaviour of the Turkish Manufacturing Industry,* in Applied Economics, v.XXXVII (2006), iss. 20, pp. 2443 - 2452.

ANTALYA AB BİLGİ MERKEZİ, *Gümrük Birliği'nin Türk Ekonomisine Etkileri,* 2010, s.n.t.

ATILGAN T. and KANAT S., *The effects of the EU Customs Union with Turkey on the turkish textile and clothing sector*, in FIBRES &TEXTILES in Eastern Europe, v. XIV, n. 4, iss. 58 (2006), pp. 11- 16.

BEKMEZ S., *Is integration with Europe good enough for the Turkish producers?,* in International Conference of Policy Modelling, Brussels (2002).

BEKMEZ S. and LYNN KENNEDY P., *Macroeconomic implications of the european integration on the turkish economy,* in Middle East Technical University, Studies in Development, 2002.

BEKTAŞ B., *Transport and logistic services,* IGEME Export Promotion Center of Turkey (2010)

BİLGİLİ E., *Gümrük Birliği sonrası Türkiye'nin Batı Avrupa'ya olan ihracatının sektörel analizi,* in Ege Akademic Bakış, v. 7 (2007), pp. 239-250.

BUSTILLO MESANZA R. and GONZÁLEZ C.R., *An assessment of trade and investment flows between Turkey and the European Union: Perspectives on future political integration,* in METU Studies in Development, 36 (2009), pp. 197-216.

ÇETİN Ç.K. and ÇAYLAN D.Ö., *The place of ports in development plans of Turkey: a strategic analysis for the years 1985-2010*, in DEÜ SBE Dergisi, Vol. XIV, iss. 1, pp. 27-49.

CATALANO A., *The political economy of Turkey-EU customs union after the treaty of Lisbon: A Reappraisal,* In Interdisciplinary Political Studies Vol I, No. 0 (2011).

CHOI R.H., KECELI Y. and CHO J.M., *An Analysis Present Condition of Information Systems in Turkish Ports and Direction of Improvement,* in International Journal of Digital Content Technology and its Applications, Vol. II, No 1 (2008), pp.11-19.

DEMİRCİ N. and AYDIN L., *Long-run effects of Customs Union between European Union and Turkey: is it zero-sum game?,* in Modern Economy, v. II (2011), pp. 132-141.

DEVECİ D.A., CERİT A.G. and TUNA O., *Determinants of Intermodal Transport and Turkey's Transport Infrastructure,* Dokuz Eylul University, School of Maritime Business and Management

DOĞAN S. and SOYYİĞİT KAYA S., *Gümrük Birliği sonrasında (1996-2009) Türkiye'nin Avrupa Birliği ile Diş Ticaretinin Ülke ve Fasıl bazlı yoğunlaşma analizi,* in Istanbul Üniversitesi Iktisat Fakültesi Ekonometri ve İstatistik Dergisi, v. XIV (2011), pp. 1-18.

ERUYGUR H. O. and CAKMAK E. H., *Trade implications of extending the Turkey-EU Customs Union Agreement to agricultural products,* in MPRA Paper No. 12438, 2005.

ERZAN R., FILIZTEKIN A. and ZENGINOBUZ U., *Turkey's Customs Union with the European Union: A Framework for Evaluating the Impact of Economic Integration,* in MPRA Paper No. 382, 2007.

GÖKÇELİK C., *Turkey's customs reform experience under the auspice of Turkey – EU Customs Union,* in The Black Sea Trust, a project of German Marshall Fund of United States

GUNAYDİN H., *Globalization and privatization of ports in Turkey,* in IEHC, session 58 (2006)

GÜNEY A., *The future of Turkey in the European Union,* in Futures, vol XXXVII (2005), pp. 303-316.

HARRISON G. W., RUTHERFORD T. F. and TARR D. G., *Economic implications for Turkey of a customs union with the European Union,* in European Economic Review, v. XLI (1997), pp. 861–70.

KABAALIOĞLU A. H., *The customs union: a final step before Turkey's accession to the European Union?,* in Marmara Journal of European Studies, Vol. VI (1998), No 1, pp. 113 – 140.

KAYMAKCI O., DEMIROCAK B. and KİLİNÇ N., *The Potential of being a logistics base of Turkey that related to the region where it is situated and comparison with Greece – Spain country cases,* s.n.t.

KIRBAS-KASMAN S. and KASMAN A., *The Impact of Custom Union Agreement on the Integration of Turkish Stock Market with the Major Trading Partners in Europe*, ISE Review, v. X, iss. 39 (2008), pp. 41-58.

KOÇ Y., *Türkiye – Avrupa Birliği ilişkileri,* in Türk İş Eğitim Yay. N. 66 (2001).

KOÇYİĞİT A. and ŞEN A., *The Extent of Intra-industry Trade between Turkey and the European Union: The Impact of Customs Union*, in Journal of Economic and Social Research, v. IX (2007), iss. 2, pp. 61-84.

LOHRMANN A. M., *Development Effects of the Customs Union between Turkey and the European Union: Catching-Up-Or the Heckscher-Ohlin Trap?*, in Russian and East European Finance and Trade, v. XXXVI, iss. 4 (2000), pp. 26-44.

MALKOC S., *The effects of the Customs union on the foreign trade and industry,* in www.ekonomi.gov.tr/.../savas-malkoc.pdf

MERCENIER, J. and YELDAN E., *On Turkey's Trade Policy: Is a Customs Union with Europe Enough*?, in European Economic Review, v. XLI (1997), pp. 871–80.

MINISTRY OF TRANSPORT AND COMMUNICATION, REPUBBLIC OF TURKEY, *Transportation in Turkey*, Country Report, October 2011.

NEDRET D, and LEVENT A., *Long-Run Effects of Customs Union between European Union and Turkey: Is It Zero-Sum Game?,* in Modern Economy, v. II, iss. 2 (2011), pp. 132-41.

NOWAK-LEHMANN DANZINGER F., HERZER D., MARTÍNEZ-ZARZOSO I. and VOLLMER S., *The Impact of a Customs Union between Turkey and the EU on Turkey's Exports to the EU,* in DIW Berlin, Discussion paper n. 483 (2005).

NOWAK-LEHMANN DANZINGER F., HERZER D., MARTÍNEZ-ZARZOSO I. and VOLLMER S., *Turkey and the Ankara Treaty of 1963: What can Trade Integration Do for Turkish Exports?,* in CeGe Discussion Paper, GEORG-AUGUST-UNIVERSITÄT GÖTTINGEN, v. XLIII (2005).

OECD, *Intermodal transport,* in National Peer Review: Turkey, International Transport Forum (2009).

OKUMUŞ H. S., E*conomic aspects of Turkish- European Union (EU) relations,* in Istanbul Ticaret Üniversitesi Dergisi, s.n.t.

ORAL E.Z., KIŞI H., CERIT A.G., TUNA O. and ESMER S., *Port governance in Turkey*, in Research in Transportation Economics, iss. 17 (2007), pp. 171-184.

OZTURK I. and SERTOGLU K., *Turkey and European Union Relations: Concept of Customs Union,* in Pakistan Horizon, Vol. LVI, No.3 (2003), pp. 15-28.

PEERS S., *Living in Sin: Legal Integration Under the EC-Turkey Customs Union,* in Eur J Int Law v. VII (1996), pp. 411-430

SEKİ İ., *Gümrük Birliği'nin Türkiye'nin Net İhracatı Üzerine Etkileri, 1985 – 2003*, in İktisat Bölümü, Ege Üniversitesi, 2005.

SEZERM H., ESMER S., TUNA O. and YARALIOGLU K., *An application of analytic hierarchy process (AHP) on East Mediterranean port selection: a perspective for Turkey,* in "International Logistics and Supply Chain Management", Logistic Research Network, Annual conference (2005), pp. 423-426.

TEMİZ D., *Gümrük Birliği ile birlikte Türkiye'nin dış ticaretinde yapısal değişimler oldu mu?,* in Ankara Avrupa Çalışmaları Dergisi, v. VIII, iss. 1 (2009), pp. 115-138.

TOGAN S., *Effects of a Turkey-European Union Customs Union and Prospects for the Future,* in Russian and East European Finance and Trade, v. XXXVI, iss. 4 (2000), pp. 5-25.

TOGAN S., *On the European Union-Turkey Customs Union*, in CASE network, n. 426 (2011).

TOGAN S., *The EU-Turkey Customs Union: A Model for Future Euro-Med Integration,* in MEDPRO Technical Report n.9 (2012).

TUNÇER A. and ARI Ö., *Gümrük Birliği'nin Türkiye Ekonomisine,* in GAU J. Soc. & Appl. Sci., v. III (2007), pp. 87-88.

TURKEY, TRADE STATISTICS in
http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2006/september/tradoc_113456.pdf

TÜRKER O*., Gumruk Birligi Sonrasi Turkiye'nin Dis Ticaretinin Rekabet Gucu,* in Erciyes Universitesi Iktisadi ve Idari Bilimler Fakultesi Dergisi, iss. 32 (2009), pp. 281-302.

TÜRKİYE DENİZCİLİK İŞLETMELERİ A.Ş GENEL MÜDÜRLÜĞÜ, *2011 Sektör raporu, s.n.t.*

ULUSOY V. and CAKIR N., *The EU Custom Union on Trade Specialisation and Labour Market: Implications for Turkish Industries*, in Journal of Interdisciplinary Economics, v. XX, iss. 3-4 (2009), pp. 343-59.

ÜLENGIN F., ÖNSEL Ş., TOPÇU Y.İ, AKTAŞ E. and KABAK Ö., *An integrated transportation decision support system for transportation policy decisions: The case of Turkey,* in Transportation Research Part A, Vol. XLI (2007), pp. 80–97.

ZÜRCHER E. J., *Storia della Turchia. Dalla fine dell'Impero Ottomano ai giorni nostri*, Roma, Donzelli editore, 2007.

WORKING PAPERS

ADAM A. and MOUTOS T., *Turkish Delight for Some, Cold Turkey for Others?: The Effects of the EU-Turkey Customs Union,* in CESifo Working Paper No. 1550.

NEYAPTI B., TAPKIN F. and ÜNGÖR M., *Has European Customs Union Agreement Really Affected Turkey's Trade?,* in Bilkent University Working Paper n. 04, 2004.

YILMAZ B., *The relations of Turkey with the European Union: candidate forever?*, in Center for European Studies Working Paper Series, n.167 (2008).

YILMAZ K., *Taking stock: the customs union between Turkey and the EU fifteen years later,* in TÜSİAD-Koç University economic research forum, working paper n. 1023 (2010).

Screening Report: Turkey (2007), chapter 29-customs union, in http://ec.europa.eu/enlargement/candidate-countries/turkey/screening_reports_en.htm

MATERIALE NORMATIVO

DECISION No 1/95 OF THE EC-TURKEY ASSOCIATION COUNCIL ON IMPLEMENTING THE FINAL PHASE OF THE CUSTOMS UNION (96/142/EC)

DECISIONE 94/800 DEL CONSIGLIO EUROPEO RELATIVA ALLA CONCLUSIONE A NOME DELLA COMUNITÀ EUROPEA, PER LE MATERIE DI SUA COMPETENZA, DEGLI ACCORDI DEI NEGOZIATI MULTILATERALI DELL'URUGUAY ROUND (1986-1994) (OJ L 336)

ADDITIONAL PROTOCOL AND FINANCIAL PROTOCOL SIGNED ON 23 NOVEMBER 1970, ANNEXED TO THE AGREEMENT ESTABLISHING THE ASSOCIATION BETWEEN THE EUROPEAN ECONOMIC COMMUNITY AND TURKEY AND ON MEASURES TO BE TAKEN FOR THEIR ENTRY INTO FORCE (OJ 1977 L 361/60)

PROPOSTA DI REGOLAMENTO DELLA COMMISSIONE EUROPEA IN MATERIA DI INTERVENTI PER LO SVILUPPO ECONOMICO E SOCIALE DELLA TURCHIA (*GU C 408 - 98/C 408/10*)

REGOLAMENTO (CE) N. 1488/96 DEL CONSIGLIO, DEL 23 LUGLIO 1996, RELATIVO A MISURE DI ACCOMPAGNAMENTO FINANZIARIE E TECNICHE (MED) A SOSTEGNO DELLA RIFORMA DELLE STRUTTURE ECONOMICHE E SOCIALI NEL QUADRO DEL PARTENARIATO EUROMEDITERRANEO (GU L 189 DEL 30.7.1996, PAG. 1). REGOLAMENTO MODIFICATO DAL REGOLAMENTO (CE) N. 780/98 (GU L 113 DEL 15.4.1998, PAG. 3)

REGOLAMENTO No. 764/2000 DEL CONSIGLIO EUROPEO RELATIVOALLA REALIZZAZIONE DI AZIONI VOLTE A POTENZIARE L'UNIONE DOGANALE CE-TURCHIA

DECISIONE No. 2/2000 DEL CONSIGLIO DI ASSOCIAZIONE CE-TURCHIA RELATIVA ALL'AVVIO DI NEGOZIATI VOLTI ALLA LIBERALIZZAZIONE SEI SERVIZI E ALLA RECIPROCA APERTURA DEI MERCATI DELLE COMMESSE PUBBLICHE TRA LA COMUNITÁ E LA TURCHIA

LAW No. 4703 ON THE PREPARATION AND IMPLEMENTATION OF THE TECHNICAL REGULATIONS ON PRODUCTS.

DECISIONE 94/800 DEL CONSIGLIO EUROPEO RELATIVA ALLA CONCLUSIONE A NOME DELLA COMUNITÁ EUROPEA, PER LE MATERIE DI SUA COMPETENZA, DEGLI ACCORDI DEI NEGOZIATI MULTILATERALI DELL'URUGUAY ROUND (1986-1994).

REGOLAMENTO CE No. 257/2001 RELATIVO ALLA REALIZZAZIONE DI INTERVENTI VOLTI ALLO SVILUPPO ECONOMICO E SOCIALE DELLA TURCHIA

DECISIONE 2006/646/EC

COUNCIL REGULATION (EEC) NO. 2913/92 (OJ L 302)

COMMISSION REGULATION (EEC) NO. 2454/93 (OJ L 253)

NEW TURKISH CUSTOMS LAW NO. 4458 DEL 27/10/1999

TURKISH CUSTOMS LAW No. 5911

LEGGE No. 1042 DEL 1927 RELATIVA ALL' OBBLIGO E ORGANIZZAZIONE DELLE FERROVIE STATALI TURCHE E DEI PORTI

LEGGE No. 618 DEL 1925

LEGGE No. 4046 SULLA PRIVATIZZAZIONE

NEW TURKISH FDI LAW No. 4875 del 17/06/2003

SITOGRAFIA

http://ec.europa.eu/enlargement/candidate-countries/turkey/financial-assistance/index_en.htm

http://ec.europa.eu/enlargement/countries/detailed-country-information/turkey/index_en.htm

http://ec.europa.eu/enlargement/enlargement_process/accession_process/criteria/index_en.htm

http://ec.europa.eu/enlargement/fiche_projet/index.cfm?page=415392&c=TURKEY

http://ec.europa.eu/enterprise/policies/single-market-goods/regulatory-policies-common-rules-for-products/index_en.htm

http://ec.europa.eu/taxation_customs/customs/customs_duties/rules_origin/preferential/article_414_en.htm

http://ec.europa.eu/taxation_customs/customs/customs_duties/rules_origin/preferential/article_781_en.htm

http://ec.europa.eu/taxation_customs/taxation/vat/traders/intra_community_supplies/index_en.htm

http://ec.europa.eu/trade/creating-opportunities/bilateral-relations/countries/turkey/

http://ec.europa.eu/trade/tackling-unfair-trade/trade-defence/anti-dumping/

http://ec.europa.eu/trade/tackling-unfair-trade/trade-defence/anti-subsidy/

http://ec.europa.eu/world/agreements/prepareCreateTreatiesWorkspace/treatiesGeneralData.do?step=0&redirect=true&treatyId=174

http://eski.gumruk.gov.tr/ENG/homepage/Pages/default.aspx

http://eur-lex.europa.eu/en/dossier/dossier_07.htm

http://eur-lex.europa.eu/en/treaties/index.htm

http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:21996D0213(01):EN:HTML
http://eurlex.europa.eu/Notice.do?val=326200:cs&lang=it&list=419553:cs,358030:cs,262822:cs,263021:cs,326200:cs,&pos=5&page=1&nbl=5&pgs=10&hwords=&checktexte=checkbox&visu=#texte

http://europa.eu/abc/12lessons/lesson_6/index_en.htm

http://europa.eu/legislation_summaries/enlargement/ongoing_enlargement/community_acquis_turkey/e40111_en.htm

http://europa.eu/legislation_summaries/food_safety/international_dimension_enlargement/r11011_en.htm

http://europa.eu/legislation_summaries/institutional_affairs/treaties/treaties_ecsc_en.htm

http://europa.eu/legislation_summaries/internal_market/businesses/intellectual_property/index_en.htm

http://europa.eu/legislation_summaries/internal_market/businesses/intellectual_property/mi0032_en.htm

http://europa.eu/legislation_summaries/other/l11010_en.htm

http://europa.eu/legislation_summaries/transport/waterborne_transport/index_en.htm

http://infrastructure.gov.in/mca.htm

http://trade.ec.europa.eu/doclib/cfm/doclib_section.cfm?sec=143&langId=en

http://turkishmaritimenews.com/

http://web.itu.edu.tr/~keceli/yayinlar.html

www.abgs.gov.tr/index.php?p=111&l=1

www.aina.org/news/20100111163940.htm

www.ankon.com.tr/index.php?page=newsdetail&id=72

www.avrupa.info.tr/eu-funding-in-turkey/which-are-the-priorities/what-is-eu-funding-for.html

www.cen.eu/cen/Pages/default.aspx
www.cfcu.gov.tr/program.php?lng=en&action=program

www.cid.harvard.edu/cidtrade/gov/turkeygov.html

www.denizticaretodasi.org/DetoPortal/

www.diplomatikgozlem.com/TR/belge/1-8376/turkey---eu-financial-cooperation.html

www.eeas.europa.eu/euromed/index_en.htm

www.eib.org/projects/regions/enlargement/turkey/index.htm

www.ekonomi.gov.tr/avrupabirligi/index.cfm?sayfa=DAA1AF76-D8D3-8566-452093FFD30787C1

www.europarl.europa.eu/summits/hel1_en.htm

www.euturkev%20-%20Communication%20Platform..htm

www.eu-un.europa.eu/articles/en/article_5595_en.htm

www.abgs.gov.tr/index.php?p=6&l=2

www.iai.it/index_it.asp

www.ikv.org.tr/icerik_en.asp?konu=maliisbirligi&baslik=Financial%20Co-operation

www.invest.gov.tr/it-it/sectors/Pages/Infrastructure.aspx

www.logisticsturkey.org/Logistics_Turkey

www.pdfqueen.com/logistics-in-turkey

www.programmemed.eu/index.php?id=5175&L=1

www.tariff-tr.com/FreeTradeAgreements.aspx

www.tariff-tr.com/importregime.aspx

www.tcdd.gov.tr/

www.tisk.org.tr/isveren_sayfa.asp?yazi_id=650&id=39

www.trend-online.com/ansa/fta45898/

www.turkak.org.tr/TURKAKSITE/Default.aspx

www.turkishpilots.org/

www.turklim.org/

www.wipo.int/about-ip/en/

www.worldportsource.com/ports/index/TUR.php

www.wto.org/english/res_e/booksp_e/analytic_index_e/gatt1994_09_e.htm