

DOMENICO PALAMARA

domenicopalamar@katamail.com

Dottorato di Ricerca in "Pianificazione Territoriale"

Università degli Studi "Mediterranea" di Reggio Calabria

Tavolo Tematico di Discussione A : MEDITERRANEO PORTA D'EUROPA

IL MEDITERRANEO: CERNIERA TRA EUROPA E AFRICA

In un contesto internazionale segnato dall'incertezza e dallo scolorimento delle identità, per l'Europa è necessario rivolgersi ai suoi vicini del Mediterraneo. L'attualità non smette di comprovare questo assunto: il destino dell'Europa è ormai inseparabile da quello dei paesi del Sud. La cooperazione euromediterranea porta con sé il progetto di una visione politica a lungo termine, caratterizzata dalla prevalenza della solidarietà sul ripiegamento, la diffidenza o lo scontro.

In questo settore non partiamo da zero. Il partenariato euromediterraneo, firmato a Barcellona nel 1995 da 25 ministri degli Esteri della regione, Israele compreso, fissa un quadro sempre valido per la cooperazione nel Mediterraneo. Esso definisce una politica ambiziosa ma fundamentalmente coerente, che si fonda sull'intensità dei legami economici, politici, storici e culturali, al fine di far avanzare un progetto comune di sviluppo e di cooperazione.

Nel 1995, all'indomani degli accordi di Oslo, circolava un grande ottimismo. L'insieme del Mediterraneo sembrava orientarsi stabilmente verso la pace e la cooperazione. Ma da dieci anni a questa parte il contesto mediterraneo è cambiato. Infine, l'allargamento dell'Unione Europea è spesso percepito dai paesi arabi come un segno di disinteresse dell'Europa nei confronti del Mediterraneo.

Malgrado tante innegabili difficoltà, il partenariato euromediterraneo non è morto. Al contrario, dei progressi notevoli sono stati compiuti. Gli strumenti di cooperazione si sono moltiplicati. I fondi dell'Unione Europea (MEDA) non hanno cessato di crescere. Infine, e questo è essenziale, il processo di Barcellona si è allargato alla società civile, sui temi più disparati: economia, acqua, ambiente, cultura, diritti delle donne.

Questa evoluzione è incoraggiata dall'Unione Europea nel quadro degli accordi di associazione firmati con diversi paesi del Sud. La stessa cooperazione regionale tra paesi meridionali si intensifica, come testimonia la firma degli accordi di libero scambio di Agadir tra il Marocco, la Tunisia, l'Egitto e la Giordania.

Tutto questo è estremamente incoraggiante e mostra quanto i paesi meridionali facciano appello all'Europa. Il partenariato deve servire da catalizzatore per le riforme. Per questo merita più che dichiarazioni di principio seguite da una gestione esclusivamente burocratica. Il partenariato euromediterraneo deve darsi come obiettivo la fine dei conflitti che avvelenano le relazioni nella regione: in Palestina, a Cipro e nel Sahara occidentale, senza dimenticare l'Iraq. Questo è il momento di agire e, per l'UE, di imporsi come un mediatore determinato.

Occorre favorire l'integrazione della zona per mezzo di grandi progetti regionali, in settori assai diversi: l'acqua, i trasporti, le telecomunicazioni. Questo sarebbe il modo migliore per favorire lo sviluppo e scambiarsi le competenze. La creazione di una zona di libero scambio nel 2010 dovrebbe restare un progetto principale, al fine di garantire un ambiente stabile per gli scambi e per gli investimenti. A questo proposito, l'Europa dovrebbe accettare compromessi in alcuni settori, come l'agricoltura.

Occorre rinnovare il dialogo strategico con gli americani per le azioni dell'Europa nel Mediterraneo.

Queste sono le piste di riflessione che emergono nel quadro del simposio internazionale dell'Istituto euromediterraneo intitolato "Per un nuovo partenariato euromediterraneo".

È unanimemente accettato che l'area geopolitica del Mediterraneo sia venuta ad assumere una posizione di grande centralità negli equilibri economici e strategici dell'intero pianeta. Centralità che tende ad accrescersi fin dal trattato di Barcellona del 1995 per il partenariato euro-mediterraneo e che assume assetti temporaneamente variabili anche in funzione di eventi quali, ad esempio, l'allargamento dell'UE ai paesi dell'Europa centro-orientale ed i nuovi equilibri geo-politici successivi alla II guerra del Golfo.

La realizzazione e lo sviluppo della Zona di Libero Scambio nel mediterraneo è elemento centrale per assicurare all'area quella stabilità politica che costituisce l'elemento di maggiore interesse per l'intera Europa e per la quale la UE ha affidato all'Italia un ruolo determinante. Il sistema dei trasporti e della logistica in generale, in tale contesto costituisce un tassello strategico poiché su di esso ricade gran parte del peso "operativo" per dare voce alle intenzioni dello scambio e della cooperazione economica e sociale. Tale operatività deriva dalla adeguata disponibilità e funzionalità di infrastrutture logistiche (porti, interporti e reti logistiche) e tecnologiche (reti informatiche e sistemi di controllo) che permettono di coniugare le esigenze di efficienza degli operatori impegnati nel commercio internazionale e le esigenze di governare (incentivare, coordinare, selezionare) il sistema di relazioni socio-politiche tra paesi e aree diverse sotto molteplici punti di vista.

In particolare, il Progetto Reg-Med (Regulatory Convergence to facilitate International Transport in the Mediterranean) è un network tematico finanziato dalla Comunità Europea nell'ambito del V Programma quadro. Il network ha avuto come obiettivi quelli di: (1) stimolare la cooperazione e favorire il dialogo tra l'Europa ed i paesi partner del Mediterraneo su tematiche di particolare rilevanza per la realizzazione della Zona di Libero Scambio (ZLS); (2) analizzare nel dettaglio le problematiche che impediscono la realizzazione di un trasporto "fluidico" delle merci nel bacino del Mediterraneo; (3) proporre, in cooperazione con i tutti i paesi partner del Mediterraneo, una serie di raccomandazioni e linee guida per la realizzazione della ZLS entro il 2010. Al fine di realizzare i suddetti obiettivi, nel 2003 e 2004 sono stati organizzati 4 workshop internazionali che hanno coinvolto accademici ed esperti del settore del trasporto e della logistica.

In conclusione, la realizzazione della ZLS entro il 2010 non può prescindere dalla creazione di un sistema di trasporto Euro-Mediterraneo efficiente ed efficace.

Inoltre, molto importante, la costituzione del gruppo di esperti per lo sviluppo del trasporto marittimo a corto raggio e delle "autostrade del mare" a Livorno il 15 febbraio 2002 e la dichiarazione congiunta dei Ministri dei Trasporti d'Italia, Francia, Spagna, Grecia e Portogallo sull'iniziativa per la cooperazione regionale finalizzata allo sviluppo della navigazione a corto raggio nel sud dell'Europa a Napoli il 5 luglio 2003. Sempre durante questi ultimi due anni, per garantire la concreta realizzazione dell'autostrada del mare del mediterraneo orientale, sono stati predisposti appositi documenti di lavoro con la Slovenia, la Grecia, Cipro e Malta.

A conclusione degli incontri e dei lavori condotti dal Gruppo di Esperti, i Ministri di Italia, Francia Spagna, Grecia e Portogallo hanno concordato di adottare congiuntamente la seguente dichiarazione:

«Il contributo della navigazione a corto raggio nel sud dell'Europa per superare le conseguenze della crescita del traffico, prevista per il 2010, è considerato altamente positivo nei Paesi interessati. L'effetto sulla decongestione stradale, sull'impatto ambientale, sull'efficienza delle risorse energetiche, sulle semplificazioni delle connessioni tra periferia e centri di produzione e un più efficiente uso dei porti renderà il futuro sviluppo di questa modalità di trasporto un elemento strategico della politica del trasporto sostenibile e della coesione territoriale degli Stati del sud Europa e, di conseguenza, dell'Unione europea.

In questo contesto, la finalità comune è di raggiungere una completa integrazione della modalità di trasporto marittimo nella Rete di trasporto transeuropea.

Per conseguire questo risultato gli sforzi devono essere concentrati soprattutto sullo sviluppo dei seguenti mezzi:

- Alta qualità della modalità di trasporto marittima basata su un'offerta di servizi frequenti e affidabili, bilanciata dal punto di vista economico con i volumi di traffico delle "Autostrade del Mare", e che al tempo stesso offra speciali servizi doganali e di sicurezza di comprovata qualità ed un trasporto qualificato, che agisca adeguatamente sulla qualità di equipaggi, navi e porti.

- Un aggiornato livello di cooperazione finanziaria tra i settori pubblico e privato che consenta il finanziamento di iniziative finalizzate allo sviluppo dell'infrastruttura "Autostrade del Mare" per creare nuove linee regolari di navigazione a corto raggio, che potrebbero essere qualificate come linee di interesse generale, al fine di promuovere e sviluppare l'intermodalità.

Gli strumenti tecnici e strategici per il conseguimento della citata finalità comune sono trattati nel documento finale del Gruppo di Esperti dei 5 Stati.»

Il documento finale individua quattro punti che costituiscono le tematiche essenziali su cui focalizzare l'attenzione dei Governi e dell'Unione Europea:

- definizione delle Autostrade del Mare;
- procedure doganali;
- aiuti finanziari;
- qualità dello shipping.

È sottolineata, pertanto, la necessità di utilizzare finanziamenti pubblici per sostenere il trasporto marittimo a corto raggio, in accordo con quanto previsto dalla normativa comunitaria, nonché altre tipologie di aiuto idonee allo scopo (investimenti per lo sviluppo delle Autostrade del Mare, "ticket ecologico" per incrementare il trasferimento modale), al fine di promuovere concretamente il trasporto marittimo a corto raggio e consentire la realizzazione di collegamenti marittimi integrati con la rete transeuropea di trasporto.