

COMMENTI & ANALISI

L'Ue difenda la libertà di navigazione

Goeconomia dei flussi commerciali. I dati cumulati del costo per aziende e centri logistici di transito italiani dovuti a difficoltà di transito nei valichi alpini e nelle strettoie marittime del pianeta mostrano aumenti pesanti e decompetitivi, fino al punto di renderli un fattore deglobalizzante con impatto finanziario grave se non corretto. Lo scenario proiettivo di danni economici non tocca solo l'Italia, ma tutto l'ambiente europeo export/import ed oltre. Pertanto appare urgente un rimedio in forma di libertà dei transiti a livello sia paneuropeo sia globale. Ovviamente il tema sul piano globale è condizionato dai dazi, ma sta emergendo anche una priorità di fluidità logistica.

La prima soluzione in ambiente de-daziato riguarda l'area europea. I costi delle difficoltà di transito nei valichi alpini e altrove raggiungono le centinaia di milioni anno, con un rischio di effetto diffusivo valutabile in miliardi inserendo l'economia dei porti. Recentemente le associazioni economiche interessate hanno marcato un concetto reali-

DI CARLO PELANDA

stico: il problema non è bilaterale tra l'Italia, l'Austria, la Francia e la Svizzera, ma riguarda i corridoi europei di libero transito, sia Nord/Sud (dall'Artico a Malta), sia Ovest/Est (da Lisbona a Kiev) che passano attraverso l'Italia. Quindi è un problema da risolvere in sede Ue e nazioni associate, probabilmente strutturando in modo più fluidificante sia l'accordo di Schengen sia quello Ue del mercato unico. Come? Una possibile opzione è la creazione di un Intraeuropean Open Gate (Iog) dove la gestione dei corridoi di transito e delle condizioni di loro viabilità fluida passino ad un'autorità europea dotata di bilancio proprio – derivato da contributi nazionali – per ridurre via interventi e investimenti le barriere fisiche, politiche e culturali alla connettività intraeuropea. Per esempio, qui con intento provocatorio, il politicamente contrastato ponte Calabria/Sicilia che è essenziale per l'eurocorridoio Nord/Sud dovrebbe andare sotto una ge-

stione Iog armonizzata con quella nazionale italiana e delle due regioni coinvolte. Ma la proiezione globale dell'economia europea e italiana richiede anche uno strumento Open Gate altrettanto globale.

Il tema è delicato perché implica la difesa della libertà di navigazione con eventuali mezzi militari – Hormuz, Bab el Mandeb, stretto di Taiwan eccetera – ma la sua base giuridica internazionale è fortissima: la libertà di navigazione, principio Onu. Semplificando, la proiezione globale economica dell'Ue implica un ingaggio di sicurezza diretto per la libertà di navigazione dove minacciata, daziata o interrotta. Per motivi di scala l'Ue dovrebbe promuovere un'alleanza Global Open Gate (Gog) iniziando a livello G7 più le nazioni con cui ha trattati doganali e, secondo me, predisporre con tali alleati una procedura di intervento rapido diplomatico/militare per scopi di sblocco. Essendo interesse vitale per l'Italia raccomandando un attivismo di Roma per tale scenario strategico. (riproduzione riservata)