

Dall'Atlantico al Pacifico

di Nereo Laroni

Il Convegno di Venezia “The Southern East-West Corridor”, di cui diamo conto in un’ampia sessione di questo numero, tocca uno dei temi fondamentali per la Nuova Europa.

Infatti, le Reti Transeuropee costituiscono la struttura portante non solo dell’Unione così come si configura oggi, ma anche dell’Europa di domani.

Tre questioni possono costituire delle variabili significative rispetto al tema affrontato in questo convegno.

La prima discende direttamente dagli indirizzi di politica estera tracciati recentemente dal presidente del consiglio italiano e che sembrano essere condivisi, se pure con diverso grado di entusiasmo, dagli altri partner europei.

Berlusconi ha parlato di una “nuova politica mediterranea” come priorità non solo italiana ma anche europea. E in tale contesto l’altra priorità, quella dell’area balcanica, ne costituisce un logico completamento.

L’Europa si trova ad affrontare il sostanziale fallimento delle politiche, ridondanti di buone intenzioni definite oltre un lustro fa a Barcellona, e insieme ad imprimere una più decisa accelerazione all’attuazione del Patto di Stabilità dei Balcani dopo la prima fase post bellica.

Appare evidente che non vi potrà essere alcuna seria possibilità di una cooperazione col Nord Africa e il Medio Oriente se l’Europa Mediterranea si configurasse come area periferica rispetto a un asse forte al di là delle Alpi.

Per tale ragione il “Corridoio meridionale Est-Ovest” può assolvere contemporaneamente all’esigenza di equipotenzialità tra le aree dell’Unione e, insieme, di cerniera tra l’Europa e tutta l’area mediterranea.

Circa l’attuazione del Patto di Stabilità e Sviluppo per i Balcani, appare utile sottolineare che tutte le azioni di *Institutional Building* sono sicuramente imprescindibili ma, se non sono accompagnate da risolte politiche infrastrutturali debitamente finanziate, rischiano di risolversi nel velleitario tentativo di sovrapporre a una realtà economicamente depressa schemi tipici di Paesi evoluti.

Poco o nulla si è fatto in questi anni per tradurre concretamente intuizioni e scelte che la Commissione Europea ha compiuto ormai da tempo.

Intanto, in alcuni Paesi, vedi il caso di Slovenia e Ungheria, si vanno affermando, sul terreno dei collegamenti con gli Stati Membri, impostazioni che privilegiano il rapporto con la Germania, piuttosto che scelte più organiche ed equilibrate pure condivise a parole.

La forza delle ragioni economiche e le logiche degli stati storicamente trainanti, appartengono senza dubbio alla sfera dei dati di fatto non eludibili. Tuttavia tutte le politiche di coesione sviluppate nei vari comparti dalla UE sono state rivolte a correggere gli squilibri, ad aiutare le aree svantaggiate, ad evitare pericolose sacche di sottosviluppo, di per sé fattori di instabilità.

Tale esigenza si ripropone nei confronti nel primo gruppo di Paesi candidati, così come per gli altri stati balcanici, la cui prospettiva di adesione si colloca più in là nel tempo.

Del resto, lo stesso conseguimento dei parametri richiesti per l’entrata nella UE risulterà estremamente più faticoso per tutte quelle aree in cui dovesse permanere un isolamento ancora peggiore di quello che vivevano durante l’egemonia dell’Unione Sovietica.

Su questo scacchiere si contrappongono, seppure in maniera spesso latente, priorità diverse che risentono delle propensioni dei vari Paesi europei, ma anche degli Stati Uniti che fino a oggi hanno giocato un ruolo certamente non secondario e che sono portati a leggere le numerose opzioni secondo una visione complessiva della geopolitica di Eurasia.

E a questo punto si inserisce il terzo tema, che, a mio parere merita di essere affrontato e approfondito.

Quando semplifichiamo usando formulazioni del tipo Barcellona-Kiev, è sottesa una concezione eurocentrica che, indubbiamente, corrisponde alle esigenze più immediate e più realisticamente perseguibili nel breve e medio periodo.

Ma Kiev più che un terminale è un punto di passaggio di un sistema di relazioni più complesso che si protende sino alla Cina e all'Estremo Oriente. Non a caso si parla di asse eurasiatico.

Le recenti vicende afgane hanno riportato in primo piano, agli occhi della larga opinione pubblica, l'importanza strategica dell'Asia centrale, ma da molto tempo si è andato profilando un ruolo nuovo per quello che per molti decenni è stato una sorta di "buco nero". Senza dover ricorrere alle intuizioni di Brzezinski, tutte connesse a una concezione globale degli interessi americani, basti pensare al ruolo che in campo energetico stanno assumendo Paesi come il Kazakistan e il Turkmenistan, e ai cospicui investimenti europei in questo settore e alla sottile partita che le diverse potenze stanno giocando in Asia centrale in tema di oleodotti e gasdotti.

Quella che per molto tempo è stata una frattura che divideva e allontanava l'Europa e l'Oriente, oggi tende a configurarsi come una regione di rilevante interesse economico e strategico verso la quale sarebbe opportuno avere un approccio meno episodico e più lungimirante.

L'Unione Europea ha da tempo configurato uno schema di intervento nel sistema infrastrutturale nell'area tra il Mar Caspio e il Mar Nero (TRACECA) e ha destinato risorse non marginali in quest'ultimo decennio.

In presenza degli accordi tra il Kazakistan e la Cina in materia di infrastrutture e delle recenti decisioni della Shanghai Cooperation Organization, appare utile istituire un tavolo in cui le scelte infrastrutturali del Corridoio eurasiatico non siano lasciate all'esclusiva decisione di questa o quella potenza, ma siano in grado di configurare la riapertura di una moderna Via della Seta, con tutte le sue varianti, e di avvicinare all'Europa gli enormi mercati cinesi.

Tutta una serie di piccole scelte, apparentemente insignificanti, quali i collegamenti di ferry tra Aktau, Noshahr, Baku e Olya nonché quelli tra la Georgia e Costanza tendono a configurare la creazione di flussi che poi divengono una variabile incontrollata per il nostro sistema stradale e autostradale.

Probabilmente sarebbe auspicabile che al Convegno di Venezia si potesse dare una continuazione affrontando proprio i problemi del Corridoio eurasiatico in termini globali.