

Palermo: così si superano gli squilibri territoriali

Un nuovo ruolo per le Regioni d'Europa

LUIGI COLAJANNI



Un pastore abruzzese al termine di una giornata di pascolo

L'Unione politica europea comincerà un trasferimento di poteri dalla dimensione nazionale a quella sovranazionale. Nel momento in cui questa dimensione sovranazionale si afferma deve essere controbilanciata da una nuova funzione operativa ed istituzionale delle Regioni, cioè da istituzioni più vicine alle popolazioni e alle diverse identità dell'Europa. Questa è anche l'unica risposta possibile alle spinte disgreganti di tipo nazionalistico e micronazionalistico. Parliamo quindi di una concezione del regionalismo completamente diversa da quella che abbiamo conosciuto fin qui, una risposta se- cula alle tendenze disgreganti cui assistiamo in tante parti d'Europa e al pericolo di una Unione dominata dalle tecno-

cratie e dai potentati. Per questo è indispensabile inserire nel Trattato dell'Unione un ruolo istituzionale definito e specifico per le Regioni. L'esperienza recente insegna che in Italia, ad esempio, gran parte dei fondi comunitari destinati alle Regioni sono stati utilizzati dallo Stato italiano in sostituzione di propri investimenti. Dunque, l'esecuzione delle politiche comunitarie ancora affidata ai governi nazionali tradisce gli obiettivi d'intervento della Cee. Ora, noi diciamo che questo ruolo di applicazione delle politiche comunitarie spetta alle Regioni interessate almeno in alcuni campi: nel campo sociale, in quello delle infrastrutture, nel campo a sostegno delle piccole e medie imprese, dell'ambiente, dei

contenuti e delle identità culturali proprie a ciascuna delle grandi aree regionali. Dar un ruolo alle Regioni comporta certamente un passo ulteriore verso una maggiore legittimità democratica che incide sulla fisionomia che devono avere le strutture di potere destinate a gestire l'Unione politica europea. Per questo, se riusciamo a portare l'opinione pubblica, la classe dirigente italiana, ad un impegno più grande sul problema dell'Unione politica, se riusciamo a far sentire la voce delle grandi Regioni italiane avremo fatto una cosa utile sulla via che ci porterà ad un'Europa unita e ricca delle sue diversità, veramente democratica, capace di ascoltare la voce e le esigenze delle sue popolazioni.

Nella Sala Rossa di Palazzo dei Normanni a Palermo, il 19 aprile scorso, si è svolto il seminario promosso dal gruppo per la Sinistra unitaria del Parlamento europeo sul tema «L'Europa verso l'Unione. Politiche Cee e ruolo delle Regioni». Ai lavori hanno partecipato, tra gli altri, il presidente del Gruppo, Luigi Colajanni, il vicepresidente, Antoni Gutierrez Diaz e Andrea Raggio che ha svolto la relazione introduttiva. Con due interventi di merito hanno portato il loro saluto il presidente dell'Assemblea regionale siciliana, il socialista Salvatore Lauricella, e il presidente del Gruppo Pci-Pds all'Ars, Gianni Parisi.

In particolare, Lauricella ha richiamato l'obiettivo della «coesione economica e sociale», rivendicando la necessità

Unificazione nel segno dell'equità

BRUNO MARASA

che «tutte le Regioni meridionali vengano considerate, pur essendo lontane e portatrici di istanze e prospettive di tipo diverso, a pieno titolo come motori del processo d'integrazione europea». Altri contributi sono venuti dal segretario generale della Cgil Sicilia, Salvatore Zinna, dall'economista Mario Centomino e dal direttore del Centro di riforma dello Stato, Giuseppe Cotturi.

Il confronto si è poi sviluppato con gli interventi dei rappresentanti dei gruppi consiliari Pci-Pds delle principali Re-

gioni italiane, quasi tutti presenti a Palermo. Ed è proprio attraverso i loro interventi che la discussione ha consentito una ricognizione stringente dei molteplici nodi, istituzionali ed economico-sociali, che solleva il processo di integrazione europea a fronte di una realtà come quella del nostro Paese. È impressionante constatare (e questo è emerso con preoccupazione dal seminario) il divario crescente che c'è tra quella che a Bruxelles chiamano la «costruzione comunitaria» e la situazione italiana. Mentre qui

si sprofonda nella crisi senza riforme, lassù c'è chi propone una «costruzione» europea che, se dovesse prevalere, farebbe sfociare l'Europa in un grande mercato unico, condizionato da pochi monopoli, regolato dai governi centrali e dalle autorità monetarie.

Ma ben altri obiettivi sostengono coloro che, come noi, da tempo si battono per un'Europa unita, sul piano economico, politico e sociale. Si realizzeranno, sono ormai a chiederli molti intervenuti nella discussione, le politiche di co-

esione economica e sociale per il riequilibrio territoriale o avremo un pezzo d'Europa (il Mezzogiorno) tagliato fuori? Si riuscirà a dare un contenuto più democratico alle istituzioni comunitarie, dando poteri effettivi al Parlamento europeo, per esempio, e dando voce alle Regioni nel processo decisionale? E perché, ancora, non proponi di affrontare il problema della «legittimità democratica» delle istituzioni sovranazionali attraverso una più generale riorganizzazione dei poteri e della tutela dei diritti

dei cittadini? Domande che esigono risposte, non sempre facili da trovare, ma che assumono una straordinaria attualità nel momento in cui, in Italia, le Regioni cercano di aprire un contenzioso con lo Stato per chiedere un aumento delle loro competenze.

La posta in gioco è, dunque, molto alta. Essa riguarda i caratteri di equità e di «democrazia» dell'unificazione europea. Per scongiurare esiti negativi occorre lavorare in entrambe le direzioni, come ha auspicato la conclusione del seminario: dando una dimensione regionale alla politica europea ed una dimensione europea alla riforma dell'ordinamento regionale, oltre che all'azione di governo e all'organizzazione delle singole Regioni.

Il seminario sulle Regioni e l'unità politica del continente

Presto una «carta» per integrare il sud

Dal 27 al 29 novembre prossimo si terrà a Strasburgo la seconda conferenza «Parlamento europeo - Regioni della Comunità» chiamata a formulare proposte sulla politica regionale della Comunità e sul ruolo delle Regioni nel processo di integrazione. L'obiettivo è anche per definire una linea comune d'azione delle tre istituzioni misurate col tasso di disoccupazione è di circa 10 volte. Lo squilibrio territoriale è andato sempre più assumendo, di conseguenza, i contorni di un problema che è al tempo stesso economico, sociale e di sviluppo democratico.

A questo punto occorre riconsiderare la politica regionale della Comunità nei suoi contenuti non solo economici e sociali ma anche istituzionali per adeguarla alla prospettiva dell'Unione politica e monetaria e dell'Unione politica. Lo sviluppo dell'integrazione europea pone infatti nuovi problemi di democrazia, di coesione economica e di equità sociale. Ma se è vero, come afferma Delors, che nei prossimi anni la legislazione nazionale (e quindi anche quella

regionale) sarà per l'80% di derivazione comunitaria, è altrettanto vero che i progetti allo studio delle due Conferenze intergovernative non prevedono alcun aumento sostanziale dei poteri del Parlamento europeo nel momento in cui si indeboliscono i poteri del Parlamento nazionale e delle Regioni. Di qui un aumento del deficit democratico, di qui il delinearsi di una sorta di neo-centralismo comunitario e una seria accettazione del processo di burocratizzazione delle strutture della comunità. Ne deriverebbe un forte indebolimento complessivo del livello della democrazia e un altrettanto forte depotenziamento delle Regioni». A questo punto che fare?

Il cosiddetto deficit democratico riguarda le istituzioni nazionali e quelle regionali. Bisogna dunque attribuire maggiori competenze alle Regioni - in particolare a quelle ad autonomia speciale - ma le competenze vecchie e nuove richiedono di rimanere sulla carta, di ridursi a scatolette vuote (in buona parte è già così), se

non sono accompagnate da un potere reale di partecipazione delle Regioni medesime ai processi decisionali comunitari e nazionali. Il processo di integrazione europea deve, dunque, avere una dimensione regionale e, d'altro canto, la riforma regionalista dello Stato deve avere una dimensione europea. Ed una dimensione europea devono avere le politiche, l'organizzazione interna, il governo delle singole Regioni. Questi nessi non possono essere elusi: la partecipazione delle Regioni alla vita della Comunità e della futura Unione politica è, perciò, questione essenziale per le stesse prospettive della integrazione.

L'ordinamento regionale nella Comunità è una realtà che coinvolge 243 milioni di cittadini - circa il 71% di tutta la popolazione - e caratterizza l'assetto istituzionale di 5 paesi: Belgio, Germania, Francia, Italia e Spagna. In un altro paese, il Portogallo, la regionalizzazione è prevista nella Costituzione ma non è stata ancora realizzata ad eccezione delle

Azorre e di Madera dove esistono regioni autonome. Questa realtà incide solo marginalmente sulla vita della Comunità e sul suo assetto istituzionale. Il rapporto tra Regioni e Comunità è, inoltre, ostacolato dai meccanismi attraverso i quali i governi centralizzano l'attuazione delle politiche e dei programmi comunitari.

Per tutti questi motivi il Parlamento europeo è orientato a proporre la adozione di una «Carta delle Regioni d'Europa» mediante una dichiarazione comune del Parlamento europeo, del Consiglio dei ministri e della Commissione concernente lo Statuto e il ruolo delle Regioni nella Comunità europea. La dichiarazione deve dare mandato alla Commissione di predisporre entro tempi stabiliti i provvedimenti per la attuazione della «Carta».

al rapporto diretto tra Comunità e Regioni e al ruolo delle Regioni nella predisposizione e attuazione delle iniziative della Comunità nel campo dei servizi sociali e culturali, della promozione della economia regionale, del governo del territorio e della tutela dell'ambiente; alla partecipazione delle Regioni ai processi decisionali della Comunità mediante la istituzione, con norma inserita nei Trattati, nell'immediato, con un regolamento, di un organo di espressione delle Regioni medesime; al diritto delle Regioni ad ordinamenti di tipo federale o ad autonomia speciale (diritto che deve essere regolato dalla legislazione di ciascun paese e coordinato dal diritto comunitario) ad essere rappresentate nel Consiglio dei ministri della Comunità chiamato a deliberare su questioni che le Costituzioni nazionali attribuiscono alla loro esclusiva competenza e in particolare a quelle concernenti le loro peculiarità di tipo storico, culturale, etnico, e linguistico.

Genova: per un Mediterraneo più sicuro e più pulito

Mari selvaggi senza controlli

ROBERTO SPECIALE

I mari sono ormai autostrade selvagge: traffico intenso, trasporto esasperato di materiali, molti dei quali inquinanti, pochi controlli. In particolare: nel Mediterraneo il traffico marittimo e petrolifero si è intensificato fino ai limiti della tollerabilità. A compromettere il suo stato di salute contribuiscono, inoltre, la densità costiera, cresciuta a dismisura, le attività industriali e quelle turistiche.

Non c'è dubbio che esiste una soglia oltre la quale non è possibile andare. Tutto ciò che deve imporre una seria riflessione di prospettiva. Il primo grande problema è quello della sicurezza: di qui la necessità di elevare gli standard e la normativa ma soprattutto di rendere effettivi i controlli.

Vi sono convenzioni internazionali: la Solas del 1974, la Marpol, le direttive comunitarie che vanno aggiornate e che, comunque, se recepite ed applicate rigorosamente nelle legislazioni nazionali, sarebbero in grado di prevenire e impedire incidenti.

La direttiva comunitaria del 1979 ha lo scopo di ridurre il rischio di incidenti di navi cisterna; prevede condizioni minime alle quali queste debbono sottostare prima dell'entrata e durante il percorso effettuato nelle acque territoriali limitrofe dei porti di destinazione e di partenza. Purtroppo l'Italia, nella sua legislazione nazionale ha recepito solo una piccola parte delle direttive comunitarie.

I problemi della sicurezza chiamano in causa molti altri aspetti della costruzione della nave ai problemi della navigazione, alla formazione degli equipaggi, all'organizzazione dei porti.

La relazione che sto predisponendo per il Parlamento europeo sulla caratteristica navale in Europa affronta proprio tutti questi problemi e cerca di indicare soluzioni adeguate. In

particolare è necessario andare alla costruzione di navi più sicure e, per quanto riguarda le navi cisterna, di tornare indietro rispetto al gigantismo di stazza.

Vi è poi un secondo aspetto del problema: l'azione per salvaguardare il nostro mare, difenderlo e disinquinare. Allo scopo esistono diversi strumenti comunitari: Ervigieg, Medspa, Interreg, numerosi progetti di ricerca ed ora il fondo Life, che il Parlamento europeo deve discutere, che possono intervenire in questo campo con mezzi non del tutto irrilevanti. Il primo infatti ha una dotazione di 500 M-Ecu utilizzabili anche da quei comuni la cui attività principale è il turismo.

E' molto grave che, a più di un mese dagli incidenti di Genova e di Livorno, il governo italiano non abbia ancora deciso il finanziamento del risanamento della costa e delle spiagge. Questa grave inefficienza rischia di aggiungere danno e danno per le attività economiche e turistiche.

Fra gli interventi da predisporre, è fondamentale un grande centro integrato per lo studio e la ricerca sul mare, sulle tecnologie marine, collocato negli edifici ristrutturati dell'Expo dopo il 1992, che metta assieme attività, laboratori, centri di ricerca, strutture dell'università esistenti nella regione e fuori.

Questa scelta, se decisa e formalizzata rapidamente, farebbe di Genova e di tutta la Liguria il maggior centro del Mediterraneo, il punto di riferimento per l'ambiente marino e la ricerca collegata. Avanzo perciò formalmente al Commissario all'Ambiente Ripa di Meana, personalità del Ministero della Marina mercantile, ricercatori, esponenti del governo locale e delle categorie economiche, forze politiche e sindacali e amministratori comunali e provinciali del ponente ligure si sono incontrati per andare oltre l'e-



La petroliera cipriota «Haven» in fiamme nel golfo di Genova

Dalla collaborazione tra gli Stati maggior tutela dell'ambiente marino

Dalla relazione di Ripa di Meana, commissario all'Ambiente e alla Protezione civile della Cee, pubblichiamo qui di seguito alcuni dei temi centrali.

La tutela dell'ambiente marinomediterraneo non può essere una questione esclusivamente locale, regionale o nazionale: essa comporta numerosi aspetti e problemi tali, che possono trovare una loro soluzione soltanto nel quadro della cooperazione internazionale. L'area mediterranea appare particolarmente sensibile ed esposta agli effetti dell'inquinamento per tre ordini di fattori: geografici, ecologici, antropici. Se si vogliono evitare conseguenze ecologiche, sociali ed economiche deleterie non solo per i paesi riversarsi ma anche per quelli dell'entro-

terra è dunque necessario alleviare la pressione che tutti questi fattori esercitano sul bacino mediterraneo. Per questo la Comunità ha avviato una serie di azioni che possono essere classificate in tre grandi categorie: i provvedimenti normativi; le azioni di lotta agli inquinamenti marini massicci; la cooperazione internazionale ed infine, alcuni progetti finanziari ad hoc. Si tratta di un ampio corpus di disposizioni che comprende, per esempio, la qualità delle acque di balneazione, di quelle destinate alla coltura dei molluschi e per l'allevamento dei pesci, tanto per citarne alcune.

Un notevole passo avanti per la protezione di tutte le acque comunitarie - che avrà ripercussione positiva di vasta portata su quelle del Mediterraneo - è stato compiuto recentemente, grazie alle direttive sulle acque reflue urbane che sarà formalmente adottata dal prossimo Consiglio dei ministri dell'Ambiente della Comunità europea il 14 giugno prossimo.

Vengo ora alla cooperazione internazionale. Nell'area mediterranea vige la convenzione per la protezione del mare Mediterraneo dall'inquinamento (1976) nota sotto il nome di Convenzione di Barcellona, che con i suoi quattro protocolli fornisce un apprezzabile cornice giuridica e amministrativa. Con riferimento alla prevenzione essa comprende infatti tre protocolli, relativi all'inquinamento di origine tellurica, all'immersione dei rifiuti in mare oltramarino alle aree particolarmente protette. Il quarto protocollo relativo alle situazioni critiche riguarda gli inquinamenti petroliferi e quelli causati da altre sostanze nocive; in questo contesto è bene ricordare l'esistenza del centro regionale di lotta contro il versamento in mare degli idrocarburi, ubicato a Malta.

Tutte le azioni condotte in questo ambito sono coordinate in seno al piano d'azione per il Mediterraneo (Pam). La Comunità è parte integrante della Convenzione e dei relativi protocolli, e contribuisce in maniera notevole alle spese di bilancio del piano d'azione per il Mediterraneo.

Non possiamo però considerare l'ambiente naturale come «res nullius». Al contrario, il futuro diritto internazionale deve essere basato sul concetto di «res omnium», nel senso che l'ambiente costituisce un bene comune dell'umanità intera. In questa ottica oltre all'accertamento delle responsabilità, è d'importanza vitale introdurre efficaci sanzioni economiche nei casi in cui l'equilibrio economico venga messo a repentaglio o da comportamenti dolosi o laddove vi sia la sola colpa.

Per quanto concerne le zone costiere ritengo insufficienti le azioni già avviate dalla Co-

munità. La gestione di questi problemi implica innanzitutto una politica per l'assetto territoriale e per l'uso del mare. Per rispondere a queste esigenze ho deciso di costituire, nell'ambito dei miei servizi, un nuovo settore di attività al fine di promuovere una vera e propria politica comune delle coste.

A questo proposito è necessario riflettere anche sul drammatico incidente della petroliera «Haven». È auspicabile che il disastro spinga al riesame del diritto marittimo internazionale e ad elaborare misure legislative comunitarie, che sollecitino una revisione generale delle condizioni di trasporto marittimo di idrocarburi e in generale delle sostanze pericolose.

La questione, capitale per tutto il Mediterraneo, è particolarmente sentita in Italia, dove il 60% del traffico portuale è costituito da petrolio e derivati. Considerata la relativa distanza tra i campi petroliferi medio-orientali e l'Europa, ci si deve interrogare seriamente se sia ragionevole continuare ad affidare il rifornimento petrolifero al trasporto marittimo. Ma se si continuerà a muoversi nell'ambito del trasporto di idrocarburi e derivati via mare, è necessario passare quanto prima alla tecnologia del doppio guscio o doppio scafo delle navi in modo che qualunque incidente che provochi la rottura della struttura più esterna, non porti automaticamente alla fuoriuscita del carico. C'è inoltre da rilevare un fatto di eccezionale gravità: la mancanza di norme in grado di obbligare una nave a tener acceso il proprio VHF, la propria radio e a rispondere ad una chiamata da un centro di controllo di terra. Questo significa che se anche il centro radar di sorveglianza «vedesse» ciò che sta per accadere, non potrebbe far nulla per evitare che la tragedia si compia. Arrivare a un simile obbligo, almeno per quanto riguarda le navi che trasportano prodotti pericolosi, è assolutamente necessario.

Ma gli stanziamenti sono insufficienti

ANNA COLOMBO

Molti i presenti all'incontro pubblico «Sicurezza, risanamento e salvaguardia del Mediterraneo», svoltosi a Genova il 17 maggio, nello splendido salone della Camera di Commercio in via Garibaldi, e organizzato dal gruppo per la sinistra unitaria europea del Parlamento di Strasburgo, del quale il Pds è la componente più numerosa.

A un mese dalle due tragedie in mare di Genova e Livorno, parlamentari europei e nazionali del Pds, la Commissione Cee rappresentata dal Commissario all'Ambiente Ripa di Meana, personalità del Ministero della Marina mercantile, ricercatori, esponenti del governo locale e delle categorie economiche, forze politiche e sindacali e amministratori comunali e provinciali del ponente ligure si sono incontrati per andare oltre l'e-

strativo molto complesso, ma che le competenze assegnate dalle normative internazionali sono troppo limitate, permettendo l'intervento solo per palese violazione: in tutti gli altri casi, competente per i controlli è soltanto lo Stato d'immatricolazione della nave (da qui la pratica dei registri «di comodo» per quei paesi, spesso del terzo mondo, che hanno interesse ad avere la «mano leggera» con i propri armatori).

Il dottor Baradà, direttore generale del dipartimento di Difesa del mare del ministero, ha inoltre sottolineato il ruolo della tecnologia per la sicurezza, aggiungendo però la necessità imprescindibile di controlli a terra, meccanismi preventivi e tempestivi interventi in caso di emergenza. Vincenzo Damiani dell'Enea si è espresso nettamente a favore dell'idea dell'on. Speciale per la creazione di una struttura di controllo e scambio informati-

vo regionale nella quale siano coinvolti università e centri di ricerca.

L'ing. Carlo Costi, del Rina (Registro navale italiano), ha voluto sottolineare come molte sostanze pericolose siano trasportate alla rinfusa via mare. Due sono le cause principali dell'inquinamento in mare da petrolio: incidenti e comportamento intenzionale (scarico di zavorra e pulizia). L'incidente della «Haven» non deve farci perdere di vista questa seconda realtà, della quale il petrolio fuoriuscito dalla petroliera cipriota rappresenta soltanto un 20%. L'ing. Baricchi della «task force» comunitaria per la difesa dell'ambiente marino si è pronunciato sulla necessità, nei casi d'emergenza, di una stretta ed efficiente collaborazione internazionale, alla difesa il principio «chi inquina paga».

Il direttore della Fincantieri dott. Giorgio Arena ha illustrato

la grande linea di un progetto tutto europeo di cui la Fincantieri è partner per la costruzione di una nave cisterna sicura, progetto che potrebbe essere alternativo all'idea del doppio scafo. L'assessore all'Ambiente della Provincia di Genova, Maria Giovanna Fiorelli, ha invocato il rispetto delle normative comunitarie per la prevenzione degli incidenti ecologici. La dot.ssa Repetto, della cooperativa di ricerca Rsta, ha ricordato come il mare non possa essere considerato quale mero grande mezzo di trasporto. Incidenti come quello della «Haven» ci riportano drammaticamente alla realtà del mare come ecosistema da preservare e proteggere. Il consigliere Veneto del gruppo verde al Comune di Genova ha sottolineato la necessità di stretta cooperazione tra le forze politiche e le amministrazioni locali nelle grandi emergenze come quella della tragedia ecologica della «Haven».

Il direttore della Fincantieri dott. Giorgio Arena ha illustrato