

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

INDAGINE CONOSCITIVA:

Indagine conoscitiva sul sistema aeroportuale italiano.

Audizione di rappresentanti del centro studi Demetra e della «Fondazione 8 ottobre 2001 per non dimenticare» (*Svolgimento e conclusione*) 115

INDAGINE CONOSCITIVA:

Indagine conoscitiva sul sistema aeroportuale italiano (*Deliberazione dell'integrazione del programma e della proroga del termine*) 116

SEDE CONSULTIVA:

Legge comunitaria 2009. C. 2449 Governo (Relazione alla XIV Commissione).

Relazione sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea, relativa all'anno 2008. Doc. LXXXVII, n. 2 (Parere alla XIV Commissione) (*Esame congiunto e rinvio*) 116

ATTI COMUNITARI:

Libro verde «Verso una migliore integrazione della rete transeuropea di trasporto al servizio della politica comune dei trasporti». COM(2009) 44 def. (*Esame, ai sensi dell'articolo 127, comma 1, del regolamento, e rinvio*) 119

INDAGINE CONOSCITIVA

Martedì 23 giugno 2009. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI.

La seduta comincia alle 12.10.

Indagine conoscitiva sul sistema aeroportuale italiano.

Audizione di rappresentanti del centro studi Demetra e della «Fondazione 8 ottobre 2001 per non dimenticare».

(Svolgimento e conclusione).

Mario VALDUCCI, *presidente*, avverte che la pubblicità dei lavori sarà assicurata, oltre che mediante l'attivazione dell'impianto audiovisivo a circuito chiuso, anche

attraverso la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati.

Introduce, quindi, l'audizione.

Pierluigi DI PALMA, *presidente del centro studi Demetra*, e Paolo PETTINAROLI, *presidente della Fondazione 8 ottobre 2001 per non dimenticare*, svolgono una relazione sui temi oggetto dell'audizione.

Interviene, quindi, per porre quesiti e formulare osservazioni il deputato Aurelio Salvatore MISITI (IdV).

Pierluigi DI PALMA, *presidente del centro studi Demetra*, e Paolo PETTINAROLI, *presidente della Fondazione 8 ottobre 2001 per non dimenticare*, rispondono ai

quesiti posti, fornendo ulteriori precisazioni.

Mario VALDUCCI, *presidente*, ringrazia i rappresentanti del centro studi Demetra e della «Fondazione 8 ottobre 2001 per non dimenticare» per il loro intervento.

Dichiara quindi conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 13.

N.B.: Il resoconto stenografico della seduta è pubblicato in un fascicolo a parte.

INDAGINE CONOSCITIVA

Martedì 23 giugno 2009. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI.

La seduta comincia alle 13.

Indagine conoscitiva sul sistema aeroportuale italiano.

(Deliberazione dell'integrazione del programma e della proroga del termine).

Mario VALDUCCI, *presidente*, avverte che si è perfezionata l'intesa con il Presidente della Camera, prevista a norma del comma 1 dell'articolo 144 del Regolamento in merito all'integrazione del programma dell'indagine conoscitiva e alla proroga del termine per la conclusione della medesima.

Propone, pertanto, in conformità a quanto già deliberato dall'Ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti dei gruppi, di integrare il programma dell'indagine conoscitiva al fine di ricomprendervi anche le audizioni di rappresentanti di compagnie aeree di altri Paesi, ivi comprese compagnie aeree *low cost*, e di rappresentanti delle associazioni dei consumatori.

Propone altresì, sempre in conformità con le deliberazioni assunte dall'ufficio di presidenza integrato dai rappresentanti dei gruppi, di prorogare al 31 ottobre 2009

il termine per la conclusione dell'indagine conoscitiva sul sistema aeroportuale italiano.

La Commissione delibera l'integrazione del programma dell'indagine conoscitiva proposta dal presidente e la proroga del termine per la conclusione della medesima al 31 ottobre 2009.

La seduta termina alle 13.05.

SEDE CONSULTIVA

Martedì 23 giugno 2009. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI.

La seduta comincia alle 13.05.

Legge comunitaria 2009.

C. 2449 Governo.

(Relazione alla XIV Commissione).

Relazione sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea, relativa all'anno 2008.

Doc. LXXXVII, n. 2.

(Parere alla XIV Commissione).

(Esame congiunto e rinvio).

La Commissione inizia l'esame congiunto dei provvedimenti in oggetto.

Mario VALDUCCI, *presidente*, avverte che la trattazione dei due provvedimenti avrà luogo congiuntamente fino al termine dell'esame preliminare. Fa presente che, successivamente, si procederà prima all'esame del disegno di legge comunitaria, e alla votazione degli emendamenti eventualmente presentati, nonché della relazione al disegno di legge medesimo, poi all'espressione del parere sulla relazione annuale. Avverte altresì che la relazione al disegno di legge comunitaria, con gli eventuali emendamenti approvati, e il parere sulla relazione annuale saranno trasmessi alla XIV Commissione Politiche dell'Unione europea.

Ricorda infatti che la disciplina dell'esame del disegno di legge comunitaria dettata dal regolamento della Camera prevede che le Commissioni di settore possano esaminare ed eventualmente approvare emendamenti; gli emendamenti approvati dalle Commissioni di settore sono quindi esaminati dalla XIV Commissione, che può respingerli per motivi di compatibilità con la normativa comunitaria o per esigenze di coordinamento generale. Segnala peraltro che la facoltà per le Commissioni di settore di esaminare e votare emendamenti è sottoposta a regole rigorose. In primo luogo, possono ritenersi ricevibili solo gli emendamenti il cui contenuto è riconducibile alle materie di competenza specifica di ciascuna Commissione di settore. Nel caso in cui si intendano proporre emendamenti che interessano gli ambiti di competenza di altre Commissioni, tali emendamenti dovranno essere presentati presso la Commissione specificamente competente.

In secondo luogo, per quanto riguarda l'ammissibilità, ricorda che l'articolo 126-ter, comma 4, del regolamento, stabilisce che, fermi i criteri generali di ammissibilità previsti dall'articolo 89, i presidenti delle Commissioni competenti per materia e il presidente della Commissione Politiche dell'Unione europea dichiarano inammissibili gli emendamenti e gli articoli aggiuntivi che riguardino materie estranee all'oggetto proprio della legge comunitaria, come definito dalla legislazione vigente, ed in particolare dall'articolo 9 della legge n. 11 del 2005. Avverte che saranno pertanto considerati ammissibili gli emendamenti che riguardino materie già ricomprese nel testo del disegno di legge, compreso l'inserimento di nuove direttive da attuare, nonché quelli diretti a modificare o abrogare la normativa vigente attuativa di direttive comunitarie, solo qualora siano riferiti a norme che siano oggetto di procedure di infrazione nei confronti dell'Italia.

Ricorda che gli emendamenti approvati dalle singole Commissioni non saranno inclusi automaticamente nel testo da licenziare per l'Assemblea; sarà invece ne-

cessaria la loro approvazione da parte della XIV Commissione, che, peraltro, potrà respingerli solo per motivi di compatibilità con la normativa comunitaria o per esigenze di coordinamento generale, secondo quanto prescrive l'articolo 126-ter, comma 5, del regolamento.

Per quanto riguarda gli emendamenti respinti dalle Commissioni di settore, fa presente che essi non potranno essere presentati presso la XIV Commissione, che li considererà irricevibili, ma potranno essere ripresentati in Assemblea.

Invita quindi il relatore, onorevole Toto, ad illustrare i contenuti del disegno di legge comunitaria per il 2009 e della relazione sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea nel 2008.

Daniele TOTO (PdL), *relatore*, avverte che la IX Commissione è chiamata ad esprimere il proprio parere in ordine al disegno di legge comunitaria per il 2009 (C. 2449) e alla Relazione sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea nel 2008.

In ordine al disegno di legge comunitaria, segnala che, come di consueto, l'articolo 1 reca una delega generale ad adottare schemi di decreto legislativo per l'attuazione delle direttive indicate negli Allegati A e B. Ricorda che gli schemi relativi alle direttive dell'Allegato B vengono trasmessi per il parere alle competenti Commissioni parlamentari.

Fa presente che nell'Allegato B è contenuta la direttiva 2008/96/CE, di interesse della Commissione, da recepire entro il 19 dicembre 2010, che reca misure dirette a migliorare la sicurezza delle infrastrutture stradali della Comunità, allo scopo di ridurre il tasso di mortalità e il numero di incidenti stradali. Ricorda che, secondo il Programma di azione europeo per la sicurezza stradale, l'adeguamento dell'infrastruttura stradale rappresenta uno degli obiettivi della politica di sicurezza stradale. Osserva che la direttiva si applica alle strade che fanno parte della rete transeuropea dei trasporti, ma che ne è comunque possibile l'applicazione alle al-

tre strade nazionali, costruite con il finanziamento parziale o totale della Comunità.

Sottolinea che la direttiva prevede la messa a punto e l'attuazione di alcune procedure: valutazione d'impatto dei progetti di infrastruttura sulla sicurezza stradale; controlli della sicurezza stradale per i progetti di infrastruttura; classificazione della rete stradale, anche in relazione al numero di incidenti mortali verificatisi; ispezioni di sicurezza. Segnala che gli Stati membri dovranno predisporre un'adeguata segnaletica per evidenziare i tratti dell'infrastruttura stradale in riparazione e segnalare agli utenti la presenza di tratti stradali ad elevata concentrazione di incidenti.

Evidenzia che entro il 19 dicembre 2011 gli Stati membri dovranno inoltre adottare orientamenti per coadiuvare gli organi competenti nell'applicazione della direttiva, nonché programmi di formazione per i controllori della sicurezza stradale.

Fa presente che nell'Allegato A è contenuta la direttiva 2008/106/CE, che, intervenendo in materia di trasporti marittimi, stabilisce i requisiti minimi di formazione della gente di mare, basati su norme approvate a livello internazionale, e il reciproco riconoscimento dei certificati di abilitazione rilasciati dagli Stati membri, al fine di rafforzare la sicurezza dei mari e di promuovere la mobilità professionale dei marittimi all'interno dell'Unione europea. Sottolinea che la direttiva in esame costituisce la rifusione della direttiva 2001/25/CE e delle direttive successivamente intervenute in materia e che non sono previste innovazioni sostanziali, in quanto i nuovi elementi introdotti dalla direttiva 2008/106/CE in esame, rispetto alla normativa previgente, riguardano esclusivamente le procedure di comitato per l'esercizio delle competenze di esecuzione, conferite alla Commissione. Rileva inoltre che nella direttiva non è stabilito alcun termine per il recepimento da parte degli Stati membri.

Quanto alla Relazione sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea nel 2008, fa presente che in materia di trasporti questa fornisce un quadro complessivo delle numerose iniziative assunte nel corso

del 2008 in sede comunitaria, e dei conseguenti provvedimenti emanati, o in corso di emanazione, da parte del Governo italiano.

Per quanto riguarda i trasporti stradali, segnala il «Pacchetto» per i trasporti eco-compatibili, presentato dalla Commissione nel luglio 2008, e finalizzato ad affrontare il problema dell'inquinamento e contribuire alla realizzazione degli obiettivi dell'Unione in tema di cambiamenti climatici. In materia di sicurezza stradale, evidenzia la proposta di regolamento sulla sicurezza generale dei veicoli a motore, che prevede l'obbligo di installazione di dispositivi quali il controllo elettronico di stabilità (ESC), i sistemi di monitoraggio della pressione degli pneumatici, e dispositivi avanzati per le frenate di emergenza. Sottolinea un'altra proposta di regolamento del Parlamento europeo concernente la tutela dei pedoni, e, in generale, degli utenti deboli della strada.

In tema di trasporto ferroviario, fa presente che la Relazione, oltre a riassumere le fasi di attuazione del secondo e terzo «pacchetto», sottolinea le attività poste in essere per il coordinamento degli organismi investigativi operanti in seno all'Agenzia Ferroviaria Europea (istituita con regolamento n. 881 del 2004). Evidenzia che nella relazione viene inoltre ricordata l'adozione della direttiva 2008/57/CE, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario, che dovrà essere recepita entro il 19 luglio 2010. Fa presente che la Relazione segnala che la Commissione europea ha avviato, in data 26 giugno 2008, una procedura di infrazione con riferimento alla non corretta attuazione del primo pacchetto ferroviario (recepito con decreto legislativo n. 188 del 2003) e che per la gestione della procedura è stato attivato un tavolo di coordinamento presso la Presidenza del Consiglio.

In tema di trasporto marittimo, segnala soprattutto l'accordo fra Parlamento europeo e Consiglio circa il Terzo Pacchetto marittimo (cosiddetto Erika III), i cui obiettivi sono volti a rafforzare la legislazione dell'Unione in tema di sicurezza della navigazione e ad integrare gli strumenti internazionali nel diritto comunita-

rio, al fine di ridurre il rischio di incidenti e garantire una efficace gestione degli incidenti stessi.

In relazione al trasporto aereo, ricorda che la Relazione segnala che nel mese di aprile 2008 è divenuto operativo l'accordo aereo globale tra Unione europea e Stati Uniti, che sostituisce i singoli accordi bilaterali conclusi dai Paesi membri. Fa presente che nella Relazione si prevede inoltre di avviare negoziati per realizzare accordi globali con altri Paesi quali Australia, Nuova Zelanda, Israele, Giordania, Libano, Tunisia, Algeria.

Nel settore delle comunicazioni e delle nuove tecnologie, segnala l'approvazione del regolamento n. 683 del 2008, sulla realizzazione del sistema di navigazione satellitare Galileo, concepito per l'offerta di servizi di tipo commerciale e di interesse pubblico. Osserva che sulla realizzazione di tale programma l'Italia è fortemente impegnata, considerandolo un progetto di interesse strategico per la stabilità e la crescita dell'Unione europea.

Segnalata infine l'adozione della direttiva 2007/65/CE, da recepire entro il dicembre 2009, che modifica la normativa concernente la cosiddetta « Tv senza frontiere ». Fa presente che la Relazione ricorda che, in ambito nazionale, la legge n. 101 del 2008 ha adeguato la normativa italiana ai principi comunitari per quanto concerne la disciplina di attività di operatore di rete su frequenze terrestri in tecnica digitale. La stessa legge ha inoltre previsto un calendario per il passaggio definitivo alla trasmissioni digitali terrestri, calendario che è stato adottato con decreto del Ministero dello sviluppo economico del 10 settembre 2008.

Ricorda che il Consiglio Telecomunicazioni ha adottato, il 27 novembre 2008, un orientamento generale sulla proposta di revisione del regolamento sul *roaming* internazionale, nonché un documento con il quale si invitano gli Stati membri e la Commissione ad azioni finalizzate ad incentivare l'uso di internet e della banda larga, garantendo misure di sicurezza e di rispetto della *privacy* dei dati scambiati con tali strumenti.

Con riferimento, infine, ai servizi postali, segnala che, a seguito dell'approvazione della direttiva 2008/06/CE, il processo di completamento della liberalizzazione si concluderà il 1° gennaio 2011 e che da tale data non sarà più possibile concedere diritti esclusivi o speciali per la fornitura di servizi postali, e i prezzi dovranno essere correlati ai costi di esercizio. Fa presente che gli Stati, per garantire comunque il servizio universale, potranno designare una o più imprese che coprano tutto il territorio nazionale. Ricorda che la Relazione precisa inoltre che il Governo, nelle procedure di recepimento della citata direttiva, intende coinvolgere le associazioni rappresentative degli operatori e dei consumatori, attraverso l'avvio di un'apposita consultazione pubblica.

Mario VALDUCCI, *presidente*, avverte che il termine per la presentazione degli emendamenti al disegno di legge comunitaria per il 2009, già fissato per le ore 10 della giornata di domani, è differito alle ore 12 della giornata medesima.

Nessun deputato chiedendo di intervenire, rinvia quindi il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 13.15.

ATTI COMUNITARI

Martedì 23 giugno 2009. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI.

La seduta comincia alle 13.15.

Libro verde « Verso una migliore integrazione della rete transeuropea di trasporto al servizio della politica comune dei trasporti ».

COM(2009) 44 def.

(Esame, ai sensi dell'articolo 127, comma 1, del regolamento, e rinvio).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Mario VALDUCCI, *presidente*, avverte che l'ordine del giorno reca l'esame, ai sensi dell'articolo 127 del Regolamento della Camera, del Libro verde « Verso una migliore integrazione della rete transeuropea di trasporto al servizio della politica comune dei trasporti » (COM(2009)44 def.).

Ricorda quindi le fasi e le caratteristiche della procedura di esame degli atti preparatori della normativa comunitaria prevista dal citato articolo 127 del Regolamento della Camera.

Alessandro MONTAGNOLI (LNP), *relatore*, avverte che la Commissione inizia nella seduta odierna l'esame del Libro verde « Verso una migliore integrazione della rete transeuropea di trasporto (TEN-T) al servizio della politica comune dei trasporti », documento sul quale si è già svolta una consultazione pubblica che si è conclusa il 30 aprile 2009. Fa presente che, alla luce dei risultati della consultazione e di una serie di altre valutazioni tecniche, la Commissione procederà – in occasione della presentazione, entro il 2010, della prossima relazione biennale sull'attuazione degli orientamenti TEN-T – a formulare proposte specifiche per la revisione delle reti TEN-T.

Segnala che il Consiglio trasporti, riunito a Lussemburgo l'11 e il 12 giugno 2009, nelle conclusioni sul Libro verde, pur ribadendo la responsabilità degli Stati membri rispetto al finanziamento, alla programmazione e all'attuazione dei progetti reti TEN-T riguardanti i rispettivi territori, ha sottolineato la necessità di stimolarne l'attuazione attraverso la semplificazione dei criteri e delle procedure di cofinanziamento, rilevando la necessità di prevedere risorse comunitarie adeguate a stimolare investimenti, segnatamente in progetti TEN-T ritenuti prioritari. A tal fine, ha invitato la Commissione a rivisitare il coordinamento e l'efficacia degli strumenti di finanziamento ed eventualmente a valutare la creazione di nuovi, anche attraverso *partnership* tra pubblico e privato, ove i contesti appaiano adeguati.

Evidenzia che il Consiglio ha inoltre ribadito la necessità di utilizzare al meglio

i diversi strumenti comunitari per facilitare la realizzazione di progetti di interesse comune, ed ha invitato la Commissione nella definizione – al più tardi all'inizio del 2010 – della metodologia adottata, a tenere conto della coesione territoriale, economica e sociale, dell'accesso alle reti TEN-T, oltre che ai grandi flussi di traffico sopranazionali che, fino ad oggi, erano alla base della pianificazione della rete.

Ricorda che il Consiglio ha invitato quindi la Commissione a presentare al Consiglio e al Parlamento europeo, prima della fine del 2010, una proposta di revisione degli orientamenti relativi alle reti TEN-T, accompagnata da una stima rigorosa dei fabbisogni di investimento basata sulle informazioni fornite dagli Stati membri e rendere regolarmente conto (ogni sei mesi) al Consiglio delle attività connesse al processo di riesame delle reti TEN-T.

Segnala in proposito che la rilevanza del documento in esame è confermata dall'attenzione che anche altri Parlamenti nazionali hanno riservato al suo esame: sulla base dei dati contenuti nel sito IPEX, risulta che abbiano concluso l'esame del libro verde la Camera e il Senato della Repubblica Ceca, il Bundesrat tedesco e il Parlamento svedese. Evidenzia che risulta ancora in corso l'esame del documento da parte del Bundestag tedesco, del Parlamento lituano nonché della *House of Commons* e della *House of Lords* del Regno Unito.

Ritiene che, anche per l'Italia, l'esame del Libro verde costituisca un'occasione molto importante per due ordini di motivi: in primo luogo, in quanto l'Italia soffre di un evidente ritardo nell'aggiornamento delle opere infrastrutturali, di cui la congestione del traffico su gomma, la carenza di adeguate reti di trasporto nelle aree urbane, lo squilibrio tra le diverse modalità di trasporto, così come le significative differenze tra nord e sud del paese rappresentano i più vistosi indicatori; in secondo luogo, perché già in passato l'Europa ha suggerito un metodo, vale a dire la concentrazione di risorse sulla base di modalità definite, dimostratosi particolar-

mente utile nel nostro Paese, che ha sempre dovuto fronteggiare la tendenza alla polverizzazione degli interventi e delle risorse a disposizione, comunque insufficienti. Sottolinea che il metodo europeo, di costruire intorno ad alcuni assi prioritari la politica infrastrutturale, ha ispirato le più recenti innovazioni intervenute in Italia, a partire dalla legge obiettivo.

Evidenzia pertanto l'opportunità che anche il Parlamento italiano, analogamente a quanto fatto dai Parlamenti degli altri Stati membri sopra richiamati, offra il proprio contributo in tale ambito, atteso che il Libro verde rappresenta la prima tappa di un processo di revisione delle priorità e degli obiettivi comunitari della politica dei trasporti – che la revisione delle reti TEN mira a realizzare – al fine di fornire risposte efficaci sotto i profili politico, economico, ambientale e tecnologico.

Nell'ottica di una razionalizzazione e della possibilità di orientare nuovamente l'impostazione delle reti TEN, segnala che occorre procedere ad un aggiornamento delle priorità alla luce, per quanto riguarda il nostro Paese, delle necessità di contemperare le istanze delle diverse realtà territoriali, tenendo presente che le infrastrutture non rispondono soltanto alla domanda di trasporto e di mobilità, ma anche ad esigenze di natura economica, rappresentando un indubbio fattore di crescita e sviluppo.

Evidenzia che occorre tenere presente che articolare la rete infrastrutturale attorno a grandi assi implica in realtà un disegno più complessivo in cui si devono garantire raccordi e interconnessioni, distinguendo il traffico a lunga distanza da quello a breve raggio e destinando in maniera mirata le diverse infrastrutture sulla base di una valutazione di costi e benefici, nonché delle prospettive di sviluppo del traffico con riferimento a ciascuna di esse. Osserva, in altri termini, che il trasporto su rotaia va potenziato tutte le volte che si possono prevedere maggiori potenzialità di crescita del traffico, al fine di destinare al meglio le risorse.

Ritiene che in tale quadro non si possa ignorare il ruolo decisivo che gli investi-

menti nelle reti transeuropee dei trasporti possono svolgere per il rilancio dell'economia europea nell'attuale fase di crisi. Osserva a riguardo che le istituzioni dell'Unione europea non sempre hanno manifestato piena consapevolezza dell'opportunità che investimenti per le infrastrutture possano costituire uno strumento efficace per agevolare la ripresa economica. Riconosce peraltro che, di fronte all'aggravarsi della crisi, tali istituzioni sono intervenute, attraverso, in particolare, l'aumento dei prestiti della BEI per le infrastrutture deliberato nel 2008 e le iniziative prospettate dalla Commissione europea nel Piano di ripresa economica, tra cui l'istituzione del Fondo « Margherita ».

Fa presente che il Libro verde, peraltro, non ipotizza modifiche o integrazioni all'elenco dei 30 progetti prioritari TEN-T previsti dalla normativa vigente, di cui ricorda i quattro che riguardano direttamente l'Italia: il progetto n. 1 relativo all'asse ferroviario Berlino-Verona/Milano-Bologna-Napoli-Messina-Palermo, compreso il ponte sullo stretto di Messina, il progetto n. 6 riguardante l'asse ferroviario Lione-Trieste-Divaca/Koper-Divaca-Lubiana-Budapest-frontiera ucraina; il progetto n. 21 relativo all'autostrada del mare dell'Europa sud-orientale (collega il mare Adriatico al mar Ionio e al Mediterraneo orientale) e a quella dell'Europa sud-occidentale (collega Spagna, Francia, Italia, compresa Malta, nonché l'autostrada del mare dell'Europa sud-orientale), il progetto n. 24 riguardante l'asse ferroviario Lione/Genova-Basilea-Duisburg-Rotterdam/Anversa.

Mentre per l'analisi dettagliata dei contenuti del Libro verde, rinvia alla documentazione predisposta dagli uffici, ritiene tuttavia opportuno richiamare l'attenzione dei colleghi su alcuni elementi chiave del documento, che dovrebbero essere approfonditi nel prosieguo del nostro esame.

Ricorda che il Libro verde si concentra su due aspetti essenziali relativi alle grandi fasi in cui si articolano gli interventi nel settore delle reti TEN-T: la pianificazione della rete e la sua realizzazione.

Per quanto concerne la pianificazione, evidenzia che la Commissione si interroga sulla possibilità di modificare l'attuale modello basato su due livelli di pianificazione: il primo riguarda la rete globale che è costituita dalla struttura portante dei trasporti a livello continentale (strade, ferrovie, treni ad alta velocità, vie navigabili interne, aeroporti e porti marittimi); il secondo è rappresentato dai 30 progetti prioritari, tra cui i 4 relativi all'Italia.

Fa presente che il Libro verde sottolinea che sinora si è data di fatto una prevalenza ai progetti prioritari che ha impedito di cogliere i vantaggi che possono derivare da un sistema « a rete ».

Sottolinea che la Commissione prospetta, pertanto, l'eventualità di un'evoluzione della strategia dei progetti prioritari nel senso di una rete prioritaria che offrirebbe il valore aggiunto di raccordare più sistematicamente i nodi (causa dei maggiori problemi di congestione) con porti e aeroporti come punti di ingresso nella rete e principali punti di interconnessione intermodale.

Fa presente che la Commissione indica tre diverse opzioni per la pianificazione: la prima è quella di mantenere l'attuale struttura a doppio livello, comprendente la rete globale e una serie di progetti prioritari; la seconda vuole ridurre la TEN-T a un unico livello; la terza prevede di elaborare una struttura a doppio livello con la rete globale e una rete centrale, comprendente una rete prioritaria, definita secondo criteri geografici, e un pilastro teorico. Ricorda che, al di là dell'opzione scelta, la Commissione sottolinea che gli elementi che comunque devono essere presi in considerazione in via prioritaria sono le diverse caratteristiche del traffico merci e di quello passeggeri che sembrano giustificare, per evitare problemi di congestione, una separazione delle rispettive linee; lo sviluppo dei porti e degli aeroporti e delle relative infrastrutture di accesso e di collegamento, in quanto punti di ingresso nella rete e principali punti di interconnessione intermodale destinati a favorire una forte integrazione della rete; l'uso efficiente delle vie navigabili interne

e delle autostrade del mare come alternativa a corridoi di trasporto fortemente congestionati, con particolare riferimento al traffico merci; la promozione della logistica del trasporto merci mediante la realizzazione di buone infrastrutture di base; l'innovazione tecnologica soprattutto mediante il ricorso ai sistemi di trasporto intelligenti per ottimizzare l'uso dei singoli modi, rendere più fluidi i collegamenti, migliorare l'efficienza delle operazioni e la sicurezza; la gestione della domanda a livello nazionale e comunitario; il collegamento a poli di sviluppo economico, considerato che le TEN-T devono essere fortemente orientate verso il mercato; la piena interoperabilità e multimodalità della rete TEN-T; migliori interconnessioni tra le infrastrutture dell'UE e quelle dei paesi terzi; la considerazione degli obiettivi comunitari relativi allo sviluppo sostenibile in materia di cambiamenti climatici.

Sottolinea in particolare l'importanza dei corridoi transeuropei anche ai fini del sistema della logistica ed evidenzia l'esigenza di prestare particolare attenzione alle connessioni con gli altri sistemi di trasporto, tra cui anche le cosiddette autostrade del mare. Richiama in proposito le considerazioni svolte dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti nella recente audizione di fronte alle Commissioni VIII e IX della Camera.

Ritiene quindi necessaria una riflessione più approfondita prima di indicare quale delle diverse opzioni prospettate sia più conforme alle esigenze del Paese. Rileva che comunque ampliare la prospettiva dell'intervento comunitario dai singoli progetti ad una logica di rete costituirebbe un arricchimento di notevole impatto. In questo senso, l'ipotesi di assumere l'ottica di una rete, sia essa prioritaria o meno, sembra rispondere a quelle istanze di governo complessivo della mobilità e del trasporto cui ho accennato in precedenza. In sostanza, osserva che si tratta di considerare i territori alla luce della domanda di mobilità che esprimono e che possono esprimere, in relazione alle loro potenzialità di sviluppo anche grazie al potenziamento della dotazione infrastrutturale; di

valorizzare i raccordi e le connessioni e di canalizzare il traffico sulle diverse modalità comunque strettamente coordinate.

Osserva che una valutazione più puntuale sulle diverse opzioni prospettate potrà essere effettuata anche avvalendosi di utili elementi da acquisire attraverso l'eventuale svolgimento di alcune audizioni; in particolare, ritiene che potrebbe risultare assai utile un'audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sul tema.

Per quanto riguarda la realizzazione della rete, il Libro verde, alla luce di un'approfondita valutazione dello stato di realizzazione delle TEN-T, evidenzia l'inadeguatezza degli strumenti, sia finanziari (contributo comunitario ai sensi del regolamento (CE) n. 2236/95 e successive modifiche, sovvenzioni a titolo del bilancio TEN-T, Fondo di coesione, Fondo europeo di sviluppo regionale, prestiti BEI) sia di altra natura (iniziative di coordinamento) utilizzati per completare i progetti di interesse comune entro le scadenze prefissate.

Ricorda che sino ad oggi sono stati investiti 400 miliardi di euro (di cui quasi un terzo proveniente da fonti comunitarie) per completare molti progetti di interesse comune. In questo contesto le maggiori difficoltà hanno riguardato la rete globale, mentre per quanto riguarda i progetti prioritari la scelta di focalizzare l'intervento comunitario, sia a livello finanziario sia di coordinamento, su obiettivi più limitati e concordati ha permesso di ottenere risultati molto più efficienti e visibili, consentendo il completamento o quasi di buona parte di tali progetti.

Considerate le notevoli difficoltà finanziarie per completare la rete TEN-T, fa presente che il Libro verde sottolinea la necessità che gli Stati membri assicurino il completamento della parte più consistente dei progetti in questione, imponendo loro obblighi più vincolanti in materia di responsabilità, e prospetta una serie di pos-

sibili interventi di razionalizzazione degli strumenti e delle procedure finanziarie vigenti a livello comunitario.

In assenza di indicazioni specifiche rispetto al problema prioritario, vale a dire l'inadeguatezza delle risorse finanziarie stanziata dall'Unione europea e dagli Stati membri nel settore delle infrastrutture, ritiene importante, nel corso dell'esame della Commissione, richiamare le priorità, peraltro già affermate nella recente risoluzione approvata in Assemblea sul programma legislativo per il 2009 della Commissione europea. In particolare fa riferimento all'esigenza che l'Unione europea aumenti il proprio sostegno ad intervento nel settore delle infrastrutture, anche in ragione dell'importante effetto leva che esso può produrre rispetto agli investimenti del settore privato, e all'esigenza che, nell'ambito delle revisione del quadro finanziario, sia assicurato un consistente incremento degli stanziamenti del bilancio dell'Unione europea a favore di interventi nel settore delle reti TEN-T. Ritiene che il Governo italiano dovrebbe sollecitare un incremento dei finanziamenti a favore in particolare dei corridoi che interessano l'Italia. Sottolinea altresì l'esigenza di verificare con attenzione i tempi di realizzazione dei corridoi, evitando che si verifichino, come già accaduto in passato, ulteriori ritardi nell'attuazione dei progetti.

Mario VALDUCCI, *presidente*, avverte che, come proposto dal relatore, anche le reti transeuropee di trasporto potranno essere uno dei temi dell'audizione del Ministro Matteoli che è già stata richiesta per mercoledì 8 luglio.

Nessun deputato chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 13.30.