

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

#### S O M M A R I O

#### AUDIZIONI INFORMALI:

Audizione di rappresentanti di Confetra nell'ambito dell'esame della proposta di legge C. 730 Velo ed altri recante « Legge quadro in materia di interporti e di piattaforme logistiche territoriali » ..... 135

#### ATTI DELL'UNIONE EUROPEA:

Programma di lavoro della Commissione europea per il 2013 e relativi allegati. COM(2012)629 final.

Programma di diciotto mesi del Consiglio dell'Unione europea per il periodo 1° gennaio 2013-30 giugno 2014. n. 17426/12.

Relazione programmatica sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea, relativa all'anno 2013. Doc. LXXXVII-bis, n. 1 (Parere alla XIV Commissione) (*Esame congiunto e rinvio*) ..... 135

ALLEGATO (*Relazione depositata dall'onorevole Nardi*) ..... 138

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI ..... 137

AVVERTENZA ..... 137

#### AUDIZIONI INFORMALI

*Mercoledì 26 giugno 2013.*

**Audizione di rappresentanti di Confetra nell'ambito dell'esame della proposta di legge C. 730 Velo ed altri recante « Legge quadro in materia di interporti e di piattaforme logistiche territoriali ».**

L'audizione informale è stata svolta dalle 14 alle 14.40.

#### ATTI DELL'UNIONE EUROPEA

*Mercoledì 26 giugno 2013. — Presidenza del vicepresidente Ivan CATALANO.*

**La seduta comincia alle 14.40.**

**Programma di lavoro della Commissione europea per il 2013 e relativi allegati. COM(2012)629 final.**

**Programma di diciotto mesi del Consiglio dell'Unione europea per il periodo 1° gennaio 2013-30 giugno 2014. n. 17426/12.**

**Relazione programmatica sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea, relativa all'anno 2013. Doc. LXXXVII-bis, n. 1.**

(Parere alla XIV Commissione).

(*Esame congiunto e rinvio*).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Martina NARDI (SEL), *relatore*, fa presente che la Commissione è chiamata ad

esprimere un parere alla XIV Commissione, che successivamente presenterà una relazione all'Assemblea, che concluderà il proprio esame con l'approvazione di atti di indirizzo al Governo. Premettendo che il ritardo nell'avvio dell'esame degli atti europei è dovuto alla scadenza anticipata della passata legislatura, osserva che si tratta di documenti programmatici di grande rilievo, in quanto consentono al Parlamento di dare indicazioni al Governo sulle priorità da seguire in ambito europeo. Rileva, al riguardo, che sarebbe opportuno sottolineare, nel parere da rendere alla XIV Commissione, pochi argomenti che si ritengono maggiormente rilevanti e che sarebbe opportuno affrontare prioritariamente nell'agenda politica nazionale. Nel sottolineare la grande articolazione dei documenti programmatici, osserva che essi prendono in esame molteplici aspetti dei quali solo alcuni rientrano nella competenza della Commissione. Tra questi segnala, in particolare, il cosiddetto Pacchetto revisioni in materia di trasporto stradale, le proposte di regolamento relative alla riduzione dell'inquinamento, le proposte normative relative all'accesso al mercato ferroviario definite dal quarto pacchetto ferroviario, le iniziative legislative e non legislative sulla politica portuale e nel settore del trasporto marittimo, le proposte che compongono il cosiddetto Pacchetto aeroporti e infine l'attuazione dell'agenda digitale europea. Nel sottolineare l'assenza di iniziative nel settore del trasporto pubblico locale, in particolare sui nodi urbani, che pur avendo un carattere prevalentemente locale possono trovare una opportuna collocazione nella programmazione europea, ribadisce l'esigenza di individuare alcune questioni fondamentali sulle quali sollecitare il Governo affinché ne promuova l'adozione in ambito europeo, anche in vista del semestre italiano di presidenza dell'Unione.

Rinvia, quindi, ai fini di una descrizione più analitica delle questioni oggetto

dei documenti europei, ad una relazione che mette a disposizione della Commissione (*vedi allegato*).

Sandro BIASOTTI (PdL) condivide le perplessità in ordine alla genericità dei documenti all'esame della Commissione. Chiede quindi alla presidenza chiarimenti sulle modalità procedurali di esame.

Ivan CATALANO, *presidente*, ribadendo quanto già ricordato dal relatore, fa presente che la Commissione è chiamata ad esprimere un parere alla XIV Commissione, che successivamente presenterà una relazione all'Assemblea. L'Assemblea, a sua volta, concluderà il proprio esame con l'approvazione di un atto di indirizzo al Governo.

Vincenzo GAROFALO (PdL), nel ringraziare il relatore per il lavoro svolto, sottolinea l'esigenza di un maggiore approfondimento nel merito delle singole questioni oggetto di intervento a livello di Unione europea, anche mediante lo svolgimento di audizioni e l'approvazione di specifici atti di indirizzo da parte della Commissione.

Mario TULLO (PD) ringraziando il relatore, ne accoglie il suggerimento riguardo alla necessità di individuare alcuni specifici profili cui dare priorità, anche nella prospettiva del semestre di presidenza italiana dell'Unione europea, che inizierà il 1° luglio 2014. Sottolinea l'opportunità di individuare le priorità in materia di trasporti sulle quali intervenire insieme al Governo e a tal fine auspica che la Commissione possa procedere ad audizioni del Ministro Lupi da tenersi con cadenza ravvicinata, come concordato con lo stesso Ministro nel corso dell'audizione sulle linee programmatiche svoltasi in Commissione il 29 maggio 2013.

Ivan CATALANO, *presidente*, con riferimento alle osservazioni del deputato Garofalo, ricorda che il Regolamento della Camera disciplina, all'articolo 127, un'apposita procedura per l'esame degli atti

preparatori della normativa dell'Unione europea da parte delle Commissioni competenti, prevedendo che l'esame si concluda con l'approvazione di un documento finale nel quale la Commissione evidenzia al Governo l'opportunità di possibili iniziative.

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

**La seduta termina alle 15.**

**UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO  
DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI**

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 15 alle 15.15.

**AVVERTENZA**

I seguenti punti all'ordine del giorno non sono stati trattati:

*RISOLUZIONI*

*7-00020 Bergamini: Rischi derivanti dall'uso scorretto dei dispositivi mobili di comunicazione alla guida.*

*COMUNICAZIONI DEL PRESIDENTE*

*Sulla missione a Dublino di un rappresentante della Commissione per la Conferenza dei Presidenti delle Commissioni competenti per le comunicazioni, l'istruzione e i trasporti dei Parlamenti dell'Unione europea (16 e 17 giugno 2013).*

## ALLEGATO

**Programma di lavoro della Commissione europea per il 2013 e relativi allegati. COM(2012)629 final.**

**Programma di diciotto mesi del Consiglio dell'Unione europea per il periodo 1° gennaio 2013-30 giugno 2014. n. 17426/12.**

**Relazione programmatica sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea, relativa all'anno 2013. Doc. LXXXVII-bis, n. 1.**

**RELAZIONE DEPOSITATA DALL'ONOREVOLE NARDI**

La Commissione avvia oggi l'esame congiunto della Relazione Programmatica sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea, relativa all'anno 2013 (Doc. LXXXVII, n.1) del Programma dei 18 mesi del Consiglio dell'Unione europea per il periodo 1° gennaio 2013-30 giugno 2014 (17426/12) e del Programma di lavoro della Commissione europea per il 2013 e relativi allegati (COM(2012)629 final).

Occorre premettere che la Relazione programmatica sulla partecipazione dell'Italia all'UE per il 2013 è stata trasmessa dal Governo al Parlamento il 5 giugno scorso nel medesimo testo che era già stato inviato il 18 gennaio 2013 (nella XVI legislatura) e non esaminato in ragione dello scioglimento delle Camere. Ciò al fine di non ritardare ulteriormente l'avvio da parte delle Camere dell'esame della stessa e la conseguente definizione degli indirizzi generali sull'azione europea dell'Italia per l'anno 2013.

Ricordo che la relazione – predisposta in applicazione dell'articolo 13 della legge 24 dicembre 2012, n. 234 (che riproduce in larga misura l'articolo 15 della legge n. 11 del 2005, come sostituito dalla legge n. 96/2010) – è esaminata congiuntamente con il Programma di lavoro della Commissione europea per il 2013, presentato il 23 ottobre 2012 e con il Programma dei 18 mesi delle presidenze dell'Ue, vale a dire gli strumenti di programmazione delle istitu-

zioni europee, in conformità con il parere della Giunta per il regolamento della Camera del 14 luglio 2010 e secondo la procedura definita dalla medesima Giunta con parere del 9 febbraio 2000. Si prevedono, quindi: l'esame da parte di tutte le Commissioni permanenti (per i profili ricadenti nell'ambito delle rispettive competenze), che approvano un parere; l'esame generale da parte della Commissione politiche dell'UE, che presenta una relazione all'Assemblea; la discussione in Assemblea, che di norma si conclude con l'approvazione di atti di indirizzo al Governo.

La Relazione Programmatica sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea è strutturata su tre capitoli: 1) questioni e settori considerati dal Governo di particolare rilevanza per il processo di integrazione nel suo complesso; 2) principali sviluppi previsti nelle singole politiche dell'Unione europea e la posizione che il Governo ha assunto o intende assumere al riguardo; 3) adempimenti dell'Italia nel quadro della partecipazione all'Unione europea, con riferimento, in particolare, alla prevenzione e alla risoluzione delle procedure di infrazione, alla tutela degli interessi finanziari e al contrasto delle frodi nonché alla comunicazione e all'informazione ai cittadini sulle attività dell'Unione stessa.

Relativamente ai temi di interesse di questa Commissione, il Governo sottolinea,

tra i principali dossier di interesse per il paese, *in materia di trasporto stradale* il c.d. Pacchetto revisioni, presentato il 13 luglio 2012, di cui fanno parte: una proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 1999/37/CE del Consiglio relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli (COM(2012)381); una proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nell'Unione e che abroga la direttiva 2000/30/CE (COM(2012)382); un allegato alla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sul controllo tecnico dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e che abroga la direttiva 2009/40/CE (COM(2012)380).

Per quanto concerne, altri dossier di interesse per l'Italia, rientranti nella materia del trasporto stradale, ma con ripercussioni anche in materia ambientale, si segnalano: le due proposte di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio (COM (2012)393) e (COM(2012)394), che definiscono l'obiettivo per l'anno 2020 e le modalità di conseguimento delle emissioni medie di CO<sub>2</sub> da parte delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri; la proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo al livello sonoro dei veicoli a motore (COM(2011)856).

Di particolare interesse per il Governo sono inoltre i seguenti *dossier*:

la proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio per la semplificazione del trasferimento all'interno del mercato unico dei veicoli a motore immatricolati in altro Stato membro (COM (2012)164), volta a migliorare il funzionamento del mercato unico, eliminando gli ostacoli amministrativi connessi con la procedura di re-immatricolazione dei veicoli (*la proposta verrà esaminata in sessione plenaria dall'Assemblea del PE il 19 novembre 2013*); la proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio, recante la modifica del regolamento (CEE) 3821/1985, relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada e del regolamento (CE)

561/2006. Il progetto legislativo, che sostituirà il regolamento «tachigrafo» del 1985, mira a rendere più difficili le frodi e a ridurre gli oneri amministrativi avvalendosi appieno delle nuove tecnologie e introducendo una serie di nuove misure di regolamentazione.

Con riferimento alla normativa sull'accesso al mercato ferroviario, il Governo nella sua relazione programmatica conferma di seguire con grande attenzione la definizione del c.d. Quarto pacchetto ferroviario. Presentato dalla Commissione europea il 30 gennaio 2013, il pacchetto propone un approccio integrato volto a favorire la creazione di uno spazio ferroviario unico europeo e comprende: la comunicazione «Quarto pacchetto ferroviario – Completare lo spazio ferroviario europeo unico per favorire la competitività e la crescita europea» (COM(2013)25); una proposta di regolamento relativa alla normalizzazione dei conti delle aziende ferroviarie (COM(2013)26); una proposta di regolamento relativa all'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie (COM(2013)27); una proposta di regolamento sull'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia (COM(2013)28); una proposta di direttiva sullo spazio ferroviario europeo (COM(2013)29); una proposta di direttiva (COM(2013)30) e una relazione (COM(2013)32) relative all'interoperabilità del sistema ferroviario europeo; una proposta di direttiva sulla sicurezza delle ferrovie (COM(2013)31); una relazione sul profilo e i compiti degli altri membri del personale viaggiante (COM(2013)33); una relazione sulla liberalizzazione del mercato del trasporto ferroviario internazionale di passeggeri (COM(2013)34).

Il pacchetto di misure verrà esaminato dalla commissione Trasporti del Parlamento europeo il 26 novembre 2013 e in sessione plenaria dall'Assemblea del Parlamento europeo il 19 febbraio 2014.

Nella relazione programmatica per il 2013 il Governo conferma il suo proposito di vigilare e partecipare attivamente alla vasta opera di revisione della normativa europea in corso nel settore dei trasporti:

strade, ferrovie, trasporto marittimo e aereo, gestione aeroportuale e controllo dello spazio aereo.

Il Programma di lavoro per il 2013 della Commissione europea trasmesso dalla Commissione europea il 13 novembre 2012, è articolato intorno a sette linee di azione, tra le quali la terza « Connettere per competere: costruire oggi le reti di domani » è dedicata ai temi dei trasporti e delle comunicazioni. Anche nel biennio 2013-2014 la Commissione presenterà una serie di proposte relative al trasporto ferroviario e di merci, al traffico di merci tra i porti dell'UE e al Cielo unico europeo.

In particolare, per il 2013 un'iniziativa legislativa riguardante l'accesso al mercato del trasporto di merci su strada e l'accesso all'attività di trasportatore su strada, volta a migliorare l'efficienza economica e ambientale del trasporto merci su strada tramite l'ulteriore eliminazione delle restrizioni al cabotaggio e a rendere più equie le condizioni concorrenziali grazie all'inserimento di disposizioni volte ad applicare le norme in materia sociale del paese ospitante, in caso di lungo soggiorno dei trasportatori.

Il Governo segue con attenzione il dossier relativo allo stato del mercato europeo del trasporto stradale, ai sensi dell'articolo 17, del regolamento 1072/2009. Entro la fine del 2013 si ritiene che la Commissione possa redigere una relazione sulla cui base è attesa una proposta di revisione di questo regolamento.

Nel settore del trasporto marittimo, è interesse del paese la promozione del Mediterraneo, e in particolare delle relazioni con i paesi rivieraschi del Nord Africa, il Medio Oriente e la Turchia.

Si ricorda che per le Autostrade del mare, l'Italia ha chiesto alla Commissione un maggiore sostegno finanziario a partire dal prossimo quadro di programmazione finanziaria 2014-2020.

Nel programma di lavoro della Commissione sono previste iniziative legislative e non legislative per ridurre gli oneri amministrativi dei trasporti marittimi all'interno dell'UE ad un livello confrontabile con quello degli altri modi di tra-

sporto, evitando i molteplici controlli, anche doganali, ricorrendo alle moderne tecnologie dell'informazione e della comunicazione, che permettono la tracciabilità delle navi e delle merci con sufficiente livello di affidabilità e certezza.

In materia di politica portuale, la Commissione nel programma prevede iniziative legislative e non legislative per accrescere l'efficienza e la qualità complessiva dei servizi portuali, affrontando aspetti quali gli obblighi degli Stati membri in materia di accorta pianificazione dei porti e dei collegamenti con l'entroterra, la trasparenza dei finanziamenti pubblici e delle tariffe portuali, gli sforzi di semplificazione amministrativa nei porti e la revisione delle restrizioni alla prestazione dei servizi nei porti.

Il 23 maggio 2013 la Commissione europea ha lanciato una nuova iniziativa, che comprende: la comunicazione « Porti: un motore per la crescita » (COM(2013)295), che passa in rassegna la politica europea in materia portuale e annuncia otto azioni della Commissione; una proposta di regolamento che stabilisce un quadro normativo in materia di accesso al mercato dei servizi portuali e trasparenza finanziaria dei porti (COM(2013)296).

Le misure sono volte a migliorare le operazioni portuali e le connessioni per il successivo trasporto in 319 porti marittimi principali – di cui 39 italiani –, distribuiti lungo le coste europee, che già figurano peraltro in via prioritaria nelle proposte TEN-T (Reti Transeuropee di Trasporto) della Commissione.

Sottolineo che, nella relazione il Governo annuncia l'obiettivo di attivare nel 2013 un dibattito sulla formulazione di regole comuni in materia portuale, sottolineando come il quadro ordinamentale dei paesi membri in tema di portualità sia fortemente differenziato e come pertanto sinora sia risultato molto difficoltoso concordare una disciplina comune in materia.

Da ultimo, in particolare, nella relazione elaborata dal Ministero Infrastrutture e Trasporti, ai sensi dell'articolo 6, comma 4, della legge 24 dicembre 2012 n. 234, in merito alla proposta

(COM(2013)296), si riconosce l'esistenza di obiettivi condivisi, quali quelli di rendere sempre più efficiente e sinergico il sistema dei porti dell'Unione europea, accelerare il processo di consolidamento dell'infrastrutturazione portuale nel contesto nazionale e, soprattutto, in quello delle nuove reti TEN-T, agevolando, nella maggiore misura possibile, il coinvolgimento del capitale privato, favorire la semplificazione amministrativa e il migliore coordinamento delle funzioni pubbliche nei porti, grazie anche alle nuove tecnologie informatiche di trattamento ed interscambio dei dati, contrastare a livello europeo eventuali restrizioni alla libera concorrenza per stimolare le potenzialità competitive dei porti europei. Allo stesso tempo si evidenzia che l'Italia avrebbe preferito che la Commissione elaborasse soltanto delle linee-guida in materia, ossia uno strumento di «*soft law*», ampiamente rispettoso del principio di sussidiarietà, senza imporre in alcun modo un modello ordinamentale unico a tutti i paesi, anche perché, per raggiungere con successo gli obiettivi auspicati dalla Commissione, si ritiene sufficiente l'adozione di un numero limitato di principi generali applicabili alle differenti legislazioni degli Stati membri.

Nel settore del trasporto marittimo, infine, è interesse del Governo, per gli effetti che comporta sui requisiti dei cantieri navali demolitori e sugli interessi degli armatori, la proposta di regolamento sulla demolizione e riciclo delle navi (COM(2012)118) che prevede l'applicazione anticipata della Convenzione di Hong Kong del 2009 e ne accelera l'entrata in vigore a livello mondiale.

La proposta ha lo scopo di ridurre gli effetti negativi per le navi battenti bandiera degli Stati membri, operanti soprattutto nell'area dell'Asia meridionale.

In materia di trasporto aereo, con riferimento ai tre pilastri della politica europea nel settore, il Governo segue con attenzione il profilo delle relazioni esterne dell'Unione con i paesi terzi nel settore aeronautico, in particolare i nuovi accordi di aviazione con paesi vicini e partner

internazionali, le misure volte a rafforzare la concorrenza leale, il nodo delle restrizioni in materia di proprietà sostanziale e controllo.

Nella relazione programmatica il Governo sottolinea l'interesse del paese per il c.d. Pacchetto aeroporti. Si tratta di tre proposte, presentate il 1° dicembre 2011: una proposta di regolamento per utilizzare al meglio le capacità esistenti rivedendo l'attuale sistema di assegnazione delle bande orarie (*slots*) negli aeroporti dell'Unione, attualmente regolata dal regolamento 1995/93 (COM(2011)827); una proposta di regolamento sui servizi di assistenza a terra (*ground handling*) negli aeroporti dell'UE, attualmente regolata dalla direttiva 1996/67/CE (COM(2011)824); una proposta di regolamento sulle restrizioni operative per il contenimento delle emissioni sonore, attualmente regolata dalla direttiva 2002/30/CE (COM(2011) 828).

Il Parlamento europeo ha approvato con emendamenti le proposte della Commissione tra dicembre 2012 e aprile 2013, attualmente si attende l'esito della discussione in seno al Consiglio.

Per quanto attiene al programma c.d. Cielo unico europeo (SES), l'obiettivo prioritario del Governo continua ad essere lo sviluppo dell'unificazione del controllo dello spazio aereo europeo.

Rilevo che l'11 giugno 2013 la Commissione europea ha presentato una nuova proposta legislativa, nota come SES2+, per consolidare e accelerare la riforma della gestione del traffico aereo in Europa. Si tratta di un pacchetto che comprende: la comunicazione «Accelerare l'attuazione del cielo unico europeo» (COM(2013)408); la rifusione dei quattro regolamenti che istituiscono il cielo unico europeo (Single European Sky – SES) (COM(2013) 410); la modifica del regolamento che istituisce l'Agenzia europea per la sicurezza aerea (AESA) (COM(2013) 409).

Il pacchetto di proposte dovrebbe essere all'esame del Parlamento europeo e del Consiglio a partire da luglio 2013.

Sempre nella relazione programmatica, il Governo sottolinea l'importanza dei dossier relativi alla normativa sui diritti dei passeggeri.

Il 13 marzo 2013 la Commissione ha presentato una proposta di regolamento che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e sulla responsabilità del vettore aereo in merito al trasporto aereo di passeggeri e dei loro bagagli (COM(2013)130).

Ricordo che la proposta di revisione delle reti TEN-T presentata dalla Commissione il 19 ottobre 2011 (COM(2011)650), che entrerà in vigore nel prossimo periodo di programmazione finanziaria 2014-2020, in coincidenza con la presentazione del relativo strumento di finanziamento, il C.d. « Meccanismo per collegare l'Europa » è stata valutata positivamente dal Governo.

Sulla proposta il 29 maggio 2013, a seguito del negoziato tra Commissione europea, Consiglio e Parlamento europeo (cosiddetto trilogio), è stato raggiunto l'accordo politico, che dovrà ora essere approvato formalmente dal Parlamento, il cui voto in plenaria è previsto nei prossimi mesi e, successivamente, dal Consiglio.

Il Governo valuta positivamente che nella proposta della Commissione si sia riconosciuta la rilevanza dei progetti ferroviari transfrontalieri attraverso le Alpi. Ai progetti storici (quali Torino-Lione, Brennero, Trieste-Divaca), si è infatti aggiunto nel 2011 il corridoio ferroviario che collega il Mar Baltico ai porti dell'alto e medio Adriatico. A livello di infrastrutture aeroportuali, 10 aeroporti italiani sono stati riconosciuti di rilevanza europea e sono stati pertanto inseriti nella « rete TEN-T centrale ». Nell'insieme, la posizione dell'Italia è favorevole al disegno complessivo che scaturisce dalle proposte della Commissione.

Nella relazione depositata dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Maurizio Lupi, nel corso dell'audizione sulle linee programmatiche del suo dicastero, in IX Commissione Trasporti alla Camera il

29 maggio 2013, il Ministro cita, tra le iniziative programmatiche del suo dicastero, l'elaborazione del quadro definitivo delle proposte approvate dall'UE in merito alle reti TEN-T e la prospettazione delle linee strategiche che si intendono perseguire per ottimizzare il trasferimento delle risorse del Fondo delle Reti TEN-T su opere ubicate sui corridoi e sui nodi comunitari presenti nel nostro paese. Tra le priorità funzionali da supportare finanziariamente nel triennio 2014-2016, vi sono quelle legate alle decisioni assunte in sede europea sul nuovo assetto delle Reti TEN-T, il cui importo è pari a circa 1.900 milioni di euro (si tratta di interventi relativi ad assi viari, nodi metropolitani, nodi logistici – porti, aeroporti, interporti – di particolare rilevanza).

Nella stessa relazione, il ministro sottolinea la necessità di prestare un impegno straordinario al fine di garantire tempi certi nella realizzazione delle opere, su suolo italiano, appartenenti al *core network* delle reti europee, così da utilizzare i dati relativi agli investimenti realizzati e in corso di realizzazione come strumento per sostenere il ricorso alla *golden rule*, cioè la possibilità di non far gravare sugli investimenti infrastrutturali di rilievo comunitario i vincoli di Maastricht, in particolare evitare l'incidenza di tali opere sul debito pubblico compromettendo in tal modo la clausola che impone il debito pubblico al di sotto del 3 per cento del PIL.

Sotto il profilo finanziario, nell'ambito del programma Pluriennale TEN-T 2007-2013 l'Italia ha ottenuto complessivamente circa 1,2 miliardi di euro, pari a circa il 17,6 per cento del budget disponibile. Per il 2014-2020, la Commissione propone un budget di circa 31,7 miliardi di euro (ipotesi fondo « Meccanismo per collegare l'Europa »), di cui 10 miliardi provenienti dai Fondi di coesione per i quali l'Italia non è eleggibile. Della restante somma, pari a 21,7, due miliardi di euro saranno destinati a strumenti finanziari alternativi (IGTT, *project bonds*). Restano dunque a disposizione 19,7 miliardi di euro per i 27 paesi UE.



Per quanto riguarda i *project bonds*, va segnalato che la Commissione ha promosso un'iniziativa pilota, a valere sui fondi del bilancio TEN-T 2007-2013 (230 milioni di euro), che potrà consentire di identificare un primo elenco di cinque-sei progetti, a livello europeo, sui quali sperimentare la collocazione di obbligazioni emesse da soggetti privati (società di corridoio) per il finanziamento a debito di infrastrutture di trasporto di particolare rilevanza strategica, una volta verificate le caratteristiche di bancabilità. Il Governo ha tenuto nella massima considerazione le indicazioni provenienti dal Parlamento, contenute nei numerosi atti parlamentari dedicati al settore.

Per quanto concerne, da ultimo, il *Programma dei 18 mesi delle Presidenze del Consiglio europeo*, elaborato dalle Presidenze irlandese, lituana e greca, in estrema sintesi, ricordo che esso si compone di due parti: la prima concerne il quadro strategico, con la definizione degli obiettivi più a lungo termine – per la quale sono stati consultati anche gli Stati membri che faranno parte del successivo trio presidenziale, vale a dire Italia, Lettonia e Lussemburgo – la seconda il

programma operativo, che interessa l'arco temporale gennaio 2013, giugno 2014.

Relativamente ai trasporti, si indicano i seguenti temi: la creazione di sinergie fra i settori dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia, al fine di realizzare un'Europa pienamente interconnessa a livello di frontiere e di reti; la promozione della sostenibilità della connettività, della sicurezza e protezione dei mezzi, della concorrenza leale e dell'accesso al mercato, delle nuove tecnologie e della mobilità; la prosecuzione dei lavori sulle proposte legislative pendenti, tra cui le proposte di regolamento sugli orientamenti per le reti transeuropee dei trasporti (RTE-T) e sulla proposta « Meccanismo per collegare l'Europa » nonché sui pacchetti aeroporti e trasporti Marittimi; l'attuazione della « agenda digitale europea ».

Si afferma, inoltre, l'importanza di « esplorare ulteriormente il potenziale degli oceani e dei mari d'Europa per l'economia, la sostenibilità e la prosperità dell'UE, nonché la necessità di un reale approccio strategico alle questioni marittime e alle zone costiere europee » (cosiddetta « politica marittima integrata »).