

COMMISSIONI RIUNITE
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI (IX)
— POLITICHE DELL'UNIONE EUROPEA (XIV)
DELLA CAMERA DEI DEPUTATI
E LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI (8^a)
— POLITICHE DELL'UNIONE EUROPEA (14^a)
DEL SENATO DELLA REPUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

AUDIZIONE

2.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 2 APRILE 2009

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE DELLA IX COMMISSIONE
 DELLA CAMERA DEI DEPUTATI **MARIO VALDUCCI**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Cicolani Angelo Maria (PdL)	18
Mario Valducci, <i>Presidente</i>	3	Gozi Sandro (PD)	15
Audizione del Vicepresidente della Commissione europea e Commissario responsabile per i trasporti, Antonio Tajani, sugli sviluppi delle politiche comunitarie in materia di trasporti (ai sensi dell'articolo 127-ter, comma 2, del Regolamento della Camera dei deputati):		Grillo Luigi (PdL), <i>Presidente della 8^a Commissione del Senato</i>	21
Mario Valducci, <i>Presidente</i>	3, 14, 23, 27	Meta Michele Pompeo (PD)	16
Biasotti Sandro (PdL)	16	Misiti Aurelio Salvatore (IdV)	14
		Montagnoli Alessandro (LNP)	19
		Tajani Antonio, <i>Vicepresidente della Commissione europea e Commissario responsabile per i trasporti</i>	3, 16, 23, 26
		Velo Silvia (PD)	23
		Vimercati Luigi (PD)	20, 26

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: Popolo della Libertà: PdL; Partito Democratico: PD; Lega Nord Padania: LNP; Unione di Centro: UdC; Italia dei Valori: IdV; Misto: Misto; Misto-Movimento per l'Autonomia: Misto-MpA; Misto-Minoranze linguistiche: Misto-Min.ling.; Misto-Liberal Democratici-Repubblicani: Misto-LD-R.

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
DELLA IX COMMISSIONE
DELLA CAMERA DEI DEPUTATI
MARIO VALDUCCI

La seduta comincia alle 13,40.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito chiuso e la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati.

Audizione del Vicepresidente della Commissione europea e Commissario responsabile per i trasporti, Antonio Tajani, sugli sviluppi delle politiche comunitarie in materia di trasporti.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, ai sensi dell'articolo 127-ter, comma 2, del Regolamento della Camera dei deputati, l'audizione del Vicepresidente della Commissione europea e Commissario responsabile per i trasporti, onorevole Antonio Tajani, sugli sviluppi delle politiche comunitarie in materie di trasporti.

Desidero ringraziare, anche a nome del presidente della Commissione lavori pubblici e comunicazioni del Senato, senatore Luigi Grillo, del presidente della Commissione politiche dell'Unione europea della Camera, onorevole Mario Pescante, e del presidente della Commissione politiche dell'Unione europea del Senato, senatrice Rossana Boldi — ai quali do il benvenuto — l'onorevole Tajani, che ringrazio per la disponibilità dimostrata nell'accogliere l'invito delle Commissioni.

Ricordo che, ai fini dello svolgimento dell'audizione, sono stati segnalati alcuni temi di particolare attualità e rilevanza in relazione alle politiche comunitarie in materia di trasporti, quali le reti transeuropee di trasporto, con particolare riferimento ai progetti prioritari che coinvolgono l'Italia; la liberalizzazione del trasporto ferroviario e i suoi effetti sul mercato europeo, tenuto conto dell'esigenza di garantire parità nelle condizioni di accesso ai mercati degli Stati membri; il processo di privatizzazione del gruppo Tirrenia Navigazione Spa, nell'ambito delle politiche di liberalizzazione del cabotaggio; le prospettive di sviluppo del mercato europeo del traffico aereo, con particolare riferimento all'Italia e ai prevedibili effetti del secondo pacchetto « Cielo unico europeo »; le iniziative della Commissione europea in materia di sicurezza stradale e i sistemi di trasporto intelligenti; lo sviluppo del sistema di navigazione satellitare Galileo. Naturalmente, l'onorevole Tajani potrà affrontare anche altri temi delle politiche comunitarie in materia di trasporti e, nella sua veste di Vicepresidente della Commissione, questioni attinenti in generale al processo di integrazione europea, che riterrà meritevoli di attenzione o che saranno sollevate nel corso del dibattito.

Do la parola all'onorevole Tajani, Vicepresidente della Commissione europea e Commissario responsabile per i trasporti.

ANTONIO TAJANI, *Vicepresidente della Commissione europea e Commissario responsabile per i trasporti*. Signori presidenti e signora presidente, vi ringrazio innanzitutto per aver voluto rinforzare il legame tra il Parlamento della Repubblica italiana e la Commissione europea.

Abbiamo avuto occasione di incontrarci, subito dopo essere stato nominato Commissario e aver ottenuto la fiducia dal Parlamento europeo, per farvi conoscere qual era lo stato dell'arte, e quali erano i miei intendimenti e il mio programma di lavoro fino alla conclusione della legislatura europea, e dunque fino al termine del mio mandato in qualità di Commissario europeo ai trasporti.

L'incontro odierno riveste grande importanza, a mio avviso, perché, come ha ricordato il presidente Valducci, sono tantissimi gli argomenti in discussione, ma soprattutto perché siamo di fronte ad una crisi finanziaria ed economica — che mi auguro non si trasformi anche in una crisi sociale — in cui il settore dei trasporti può svolgere un ruolo assolutamente importante.

Personalmente considero questo settore, di cui tutti noi ci occupiamo con diverse mansioni, europee e nazionali, strategicamente determinante per affrontare la crisi e uscirne. Tale crisi è stata dettata dalla mancanza di regole e provocata da una esasperata volontà di crescita del settore finanziario, che alla fine, proprio a causa della mancanza di regole, ha prodotto gli effetti negativi che tutti conosciamo.

Io credo che, per superare la crisi, sia necessario tornare all'economia reale, e l'economia delle infrastrutture e del settore dei trasporti è un'economia reale, alternativa a quella virtuale. Pertanto, puntando sulla modernizzazione delle infrastrutture e sulla liberalizzazione del mercato dei trasporti possiamo creare i presupposti ideali per consolidare e assicurare un nuovo slancio alle conquiste raggiunte in mezzo secolo di integrazione europea, a seguito della creazione di un mercato unico.

L'Europa ha già strumenti programmatici, finanziari e legislativi per perseguire la politica dei trasporti, e l'Italia è chiamata a giocare un ruolo sempre più influente e decisivo, soprattutto verso il sud del mondo, sul fronte delle interconnessioni infrastrutturali con i Paesi del nord Africa che si affacciano sul Mediterraneo

e, verso est, sul fronte della cooperazione transfrontaliera con i Paesi dei Balcani. Si tratta di sfide che considero importantissime e che, in ogni caso, comportano anche la soluzione di una serie di problemi.

Cercherò di essere più breve possibile, ma risponderò a tutte le questioni che le Commissioni trasporti della Camera e del Senato, le Commissioni politiche comunitarie della Camera e del Senato hanno sottoposto alla mia attenzione, affinché possa fornirvi le risposte necessarie e le informazioni utili per la vostra attività di commissione, ma anche per la vostra attività parlamentare.

Come voi sapete, avendo svolto per tanti anni il ruolo di parlamentare, sia a Bruxelles sia a Strasburgo, considero fondamentale il ruolo che i deputati e i senatori — ma in generale tutti gli eletti — rivestono nel contatto con il territorio, per informare i cittadini europei su ciò che accade.

Purtroppo, ci troviamo di fronte ad una carenza di informazione sulle politiche europee. Siamo alla vigilia del rinnovo del Parlamento europeo, ed è giusto che i cittadini conoscano le attività delle istituzioni europee e che i parlamentari italiani diano un contributo affinché non si crei una disaffezione nei confronti del voto per il rinnovo del Parlamento europeo, e si faccia il tentativo di avvicinare le istituzioni comunitarie ai cittadini europei. Di questo, vi ringrazio anticipatamente.

Comincerei dalle questioni delle reti transeuropee dei trasporti, del Libro verde, dei progetti prioritari e della situazione italiana. Prima di passare in rassegna i programmi e gli orientamenti comunitari in materia di reti transeuropee, vi sottopongo una notizia di tre giorni fa, che vede protagonista un'iniziativa italiana. Infatti, il Consiglio dei ministri dei trasporti dell'Unione europea, che si è riunito a Bruxelles, ha dato il suo assenso al monitoraggio delle reti transeuropee di trasporto. La proposta che ho illustrato e presentato al Consiglio, come Commissario europeo per i trasporti, era stata avanzata nell'ottobre scorso dal Ministro delle in-

infrastrutture e dei trasporti, Altero Matteoli, in Lussemburgo nel corso di una precedente riunione dei ministri.

Grazie a questo monitoraggio saranno verificati i prolungamenti degli assi nei Paesi confinanti, in particolare in quelli che si affacciano sul Mediterraneo e, quindi, in Africa. L'Italia ha ritenuto, giustamente, indispensabile una verifica capillare sulle reti transeuropee attraverso un approfondimento relativo agli assi infrastrutturali connessi.

L'Italia, oltre alla piena disponibilità sul piano tecnico, si è inoltre offerta di ospitare la Conferenza conclusiva del monitoraggio, con un impegno diretto per il rilancio delle « autostrade del mare » nel bacino del Mediterraneo e per rafforzare il Corridoio 8 Bari-Durazzo-Varna, che consente al Mezzogiorno d'Italia un collegamento con la parte orientale dell'Unione europea.

Per quanto riguarda il Libro verde e il piano di rilancio economico nel settore dei trasporti, l'Unione europea è riuscita a creare un mercato interno, in questo settore che ritengo cruciale, al servizio di una popolazione di mezzo miliardo di abitanti. In questo contesto, la rete transeuropea rappresenta la spina dorsale.

La Commissione, proprio il 31 marzo scorso, ha reso pubblici i bandi europei per 1 miliardo di euro a favore dei progetti delle reti transeuropee. Di questo miliardo la metà, circa 500 milioni di euro, è stata stanziata nel quadro del piano di rilancio economico europeo, presentato dalla Commissione lo scorso novembre, per accelerare gli investimenti nelle infrastrutture e, nello specifico, è volta a finanziare lavori che possono già cominciare nel 2009 e nel 2010.

L'effetto che noi attendiamo è quello di uno stimolo immediato all'economia: i soldi verranno immessi immediatamente sul mercato per permettere l'inizio dei lavori in tempi rapidi, ma anche per evitare che la crisi economica possa diventare una crisi sociale, mettendo a repentaglio l'occupazione.

Inoltre, le opportunità di finanziamento saranno offerte nell'ambito del pro-

gramma annuale e pluriennale delle TEN (*Trans-European Networks*); quindi si aggiungono 500 milioni. Per il programma pluriennale la priorità va alle « autostrade del mare », alle quali sono destinati circa 30 milioni di euro, ai sistemi di trasporto autostradale intelligente ITS, per i quali sono stanziati 100 milioni di euro e al sistema europeo di gestione del traffico ferroviario, cui sono destinati 240 milioni di euro. Il programma annuale, invece, completa gli sforzi finanziari con altri 140 milioni di euro, di cui 60 milioni di euro per garanzie su prestiti, a disposizione della Banca europea degli investimenti. Vi informo che le proposte di accesso ai finanziamenti dovranno arrivare entro il 15 maggio prossimo.

Stimolare la domanda economica con un programma ambizioso di infrastrutture è una delle risposte migliori che si possano dare concretamente per affrontare la crisi, sapendo bene che l'industria dei trasporti rappresenta il 7 per cento del prodotto interno lordo europeo e occupa circa il 5 per cento dell'intera forza lavoro dell'Unione europea. Dunque, l'intero sistema di trasporti e infrastrutture rappresenta una componente essenziale per l'economia.

Il contesto che noi affrontiamo oggi è diverso da quello di qualche anno fa, quando si è deciso — dapprima con la strategia di Van Miert, poi con quella di Loyola De Palacio — di sviluppare il mercato interno, di rinforzarlo e di chiudere il progetto con lo sviluppo delle reti transeuropee.

Dunque, proprio perché c'è una evoluzione nella politica comunitaria che non vogliamo resti ferma, abbiamo avviato una revisione degli orientamenti comunitari per lo sviluppo delle reti TEN a partire dal 2010.

La riflessione è iniziata con una conferenza che si è tenuta a Bruxelles lo scorso ottobre, alla quale hanno partecipato rappresentanti delle istituzioni europee, degli Stati membri, delle regioni e gli operatori del settore.

Il 4 febbraio di quest'anno, la Commissione ha adottato un Libro verde che

intende aprire la discussione su questi temi a tutte le parti interessate, al fine di raccoglierne le esperienze. Naturalmente, i suggerimenti e le proposte che verranno dal Parlamento della Repubblica italiana saranno più che graditi.

Il lancio del Libro verde avviene in questo preciso contesto: si tratta del primo passo di una revisione di tutte le politiche delle reti transeuropee. Con questa riforma si pongono poi le basi per realizzare il sistema dei trasporti comunitari nei prossimi 20-30 anni.

Vorrei ricordare – visto che ho citato già due volte l’Africa – che, per quanto mi riguarda, annetto grandissima importanza al collegamento tra il nostro sistema di reti e il sistema delle reti africane. Sono stato ad Addis Abeba, un mese e mezzo fa, alla riunione dei Capi di Stato e di Governo dell’Unione africana, dove ho illustrato, su richiesta dell’Africa, le nostre idee, le nostre proposte e i nostri progetti. Ci siamo impegnati fortemente, in sintonia con il Commissario Louis Michel, responsabile della politica della cooperazione, per garantire una presenza non soltanto economica, ma anche di *know-how* della Commissione europea, al tal punto che il Presidente dell’Unione africana, Jean Ping, mi ha comunicato di avere accettato l’idea, che noi utilizziamo nell’Unione europea, di avere un coordinatore per ogni progetto prioritario.

Quindi, stiamo rinforzando i legami con l’Unione africana, anche perché io sono convinto che il lavoro nel settore delle infrastrutture e dei trasporti in Africa non rappresenti solo un’occasione per le imprese europee, ma sia uno strumento determinante per garantire stabilità politica in Africa.

Noi dobbiamo lavorare assolutamente, come europei, per il raggiungimento di questo obiettivo. Infatti, non possiamo pensare di risolvere la questione dell’immigrazione – non oggi, ma negli anni futuri – soltanto con progetti come FRONTEX, o come quelli che vengono adottati dai singoli Paesi, ma abbiamo bisogno di una politica che riduca i flussi migratori dall’Africa verso l’Europa. Possiamo rea-

lizzare ciò solo garantendo lo sviluppo e la crescita economica in quel territorio, e garantendo soprattutto stabilità politica, e qui l’Europa può giocare un ruolo importantissimo. L’Italia, essendo uno dei più importanti Paesi dell’Unione europea, potrà veramente fare molto in questa direzione.

Nei giorni scorsi ho incontrato a Bruxelles il Ministro dei trasporti cinese, con il quale ho parlato dell’importanza di cooperare in Africa. In particolare ho sottolineato il fatto che i loro interessi sono differenti dai nostri: loro hanno soltanto un interesse di mercato, mentre noi abbiamo anche interesse alla stabilità politica. Se si potesse cooperare adeguatamente in Africa, le cose potrebbero anche migliorare.

Ritorno ai progetti prioritari per quanto riguarda l’Italia. L’Unione europea e l’Italia si sono impegnate insieme a realizzare un’efficiente armatura logistica nel Mediterraneo, che rappresenta la piattaforma ideale per lo sviluppo verso il bacino del Mediterraneo e l’Africa. Alle regioni interessate dal cosiddetto « Obiettivo convergenza » (Puglia, Calabria, Campania e Sicilia) è stato affidato un ruolo strategico nello sviluppo delle direttrici di interesse europeo e nazionale, in un’ottica di riequilibrio modale.

La sfida non è certamente di basso livello. Infatti, si tratta di riuscire a completare, nei prossimi cinque anni, la realizzazione del tracciato TEN-T Berlino-Palermo (Corridoio 1), di sostenere l’avvio dei lavori per la Torino-Lione (Corridoio 5), e nel contempo sostenere un nuovo sviluppo ed un adeguamento degli scali portuali delle autostrade del mare (Corridoio 21).

Negli ultimi anni, l’Italia ha conosciuto uno sviluppo delle capacità di spesa nel settore delle infrastrutture, soprattutto in quello ferroviario, con la realizzazione e la messa in esercizio di importanti sezioni delle reti transeuropee di trasporto. Mi riferisco, in modo particolare, alle linee ferroviarie ad alta velocità Roma-Napoli e Milano-Bologna, quest’ultima inaugurata lo scorso dicembre.

A nostro giudizio, la rete infrastrutturale italiana è migliorata significativamente negli ultimi anni. Gli sforzi sono concentrati in particolar modo sulle ferrovie, che sono il mezzo di trasporto che riceve la percentuale di finanziamento più alta delle reti transeuropee. Questo resta in linea con la politica europea di migliorare l'infrastruttura ferroviaria, in particolare le linee ad alta velocità.

Mi preme sottolineare che i due progetti che hanno ottenuto il finanziamento più alto del programma europeo pluriennale TEN-T, per il periodo 2007-2013, sono il tunnel del Brennero cui sono stati destinati 786 milioni di euro — ho firmato le autorizzazioni la vigilia di Natale — e il tunnel del Moncenisio sulla linea Torino-Lione cui sono stati attribuiti 671,8 milioni di euro.

Se lo ritenete, mi soffermo sui vari progetti individuali. Per quanto riguarda l'asse Berlino-Palermo, conoscete le iniziative: il raddoppio dell'intera sezione da Verona a Bologna è stato terminato lo scorso dicembre; un progresso notevole è stato compiuto sulla linea Milano-Firenze-Bologna. In particolare, la sezione tra Firenze e Roma sarà attrezzata — elemento al quale l'Unione europea tiene in modo particolare — con la tecnologia di sicurezza ferroviaria ERTMS (*European Railway Traffic Management System*), che rappresenta un fiore all'occhiello della ricerca italiana, uno *standard* tecnologico — lo sapete meglio di me — sviluppato da Ansaldo, che viene già utilizzato dalle Ferrovie dello Stato e si appresta a diventare il modello adottato da tutte le reti europee ad alta velocità.

Per quanto riguarda il progetto prioritario n. 6, quello che dovrà collegare Lione con la frontiera dell'Ucraina, sono in ballo importanti prospettive di collegamenti transfrontalieri tra Lione e Torino, nonché tra Trieste e la Slovenia. Sapete che per la sezione internazionale del collegamento tra Lione e Torino, la Commissione europea dal 1995 ad oggi ha finanziato studi di fattibilità, e prossimamente finanzia i lavori, con quasi 733 milioni di euro. Invece, tra l'Italia e la Slovenia il

programma TEN-T ha contribuito con un finanziamento di 24 milioni di euro per gli studi di fattibilità. Per quanto riguarda le sezioni italiane, grandi progressi sono stati compiuti sulle sezioni nazionali tra Torino e Milano, tra Milano e Verona e infine tra Verona e Trieste. Il programma TEN-T ha messo a disposizione di queste tratte nazionali, per vari tipi di intervento, dal 1995 ad oggi, circa 152 milioni di euro.

C'è un altro progetto prioritario, il n. 24, al quale tengo molto e al quale stiamo cercando di dare grande impulso, anche a fronte di tante sollecitazioni giornalistiche e di sollecitazioni provenienti dal nord dell'Italia: mi riferisco all'asse Lione-Genova-Basilea-Rotterdam, il cosiddetto Genova-Rotterdam. Si tratta di un progetto di collegamento importante sulla direttrice nord-sud, che unisce i porti di Rotterdam e Anversa con Genova, attraversando numerosi Stati membri.

La linea ferroviaria in questione è una delle più importanti, per quanto riguarda il traffico merci. Dunque, proprio perché, non soltanto io, ma tutti i Paesi che sono interessati al progetto vogliono dare impulso alla sua realizzazione, abbiamo deciso di organizzare, per il prossimo 26 maggio, nella città di Genova — il presidente Grillo è stato informato — una conferenza tra i ministri degli Stati membri interessati da questo asse prioritario. Inoltre, il prossimo anno, abbiamo in progetto di fare un bilancio dei lavori dei prossimi dodici mesi con una riunione analoga nella città di Rotterdam, che rappresenta l'altro terminale del progetto.

Altro elemento importante nell'ambito del trasporto e del finanziamento dei progetti nel settore dell'intermodalità, è il programma Marco Polo. Si tratta di un programma che io ritengo importante, dal momento che siamo riusciti a trasferire dalla strada verso altre modalità di trasporto più di 30 miliardi di tonnellate per chilometro, in quattro anni. Ritengo che tale programma possa essere utile, nonostante i problemi che si riscontrano nella sua attuazione.

Il secondo programma Marco Polo dispone di un bilancio di 450 milioni di euro

per il periodo 2007-2013, è aperto naturalmente alla partecipazione di tutti gli Stati membri e prevede l'utilizzo delle autostrade del mare come mezzi di trasporto alternativi alle strade.

Nel quadro di tale programma, il 7 febbraio la Commissione ha lanciato il bando di gara per l'anno 2009, che prevede 62 milioni di euro per i progetti che dovranno essere inviati entro l'8 maggio 2009.

A proposito del progetto Marco Polo, abbiamo deciso di modificare il Regolamento, e attualmente ne stanno discutendo il Parlamento e il Consiglio europei. Infatti, abbiamo appurato che molti regolamenti che riguardano i finanziamenti di qualsiasi tipo, sia comunitari sia di applicazione degli Stati membri, sono farraginosi e invece di aiutare i privati, gli enti locali e gli Stati membri ad usufruire dei fondi comunitari rischiano di essere una sorta di barriera insuperabile che non permette agli Stati stessi di utilizzare appieno i fondi comunitari. Infatti, lo scorso anno il progetto Marco Polo non è stato sfruttato pienamente dai Paesi dell'Unione europea. Per questo motivo, vogliamo modificare il regolamento — e mi auguro che il Consiglio e il Parlamento europeo mi sostengano — per rendere di più facile utilizzazione un progetto che io considero di straordinaria importanza.

Uno dei temi che mi era stato da voi sollecitato riguarda la liberalizzazione del trasporto ferroviario. A partire dalla seconda metà del XX secolo, il settore ferroviario è stato caratterizzato da una fase di progressivo declino. Noi, puntando sulla riduzione dell'inquinamento e su un tentativo di riequilibrio del sistema di trasporto, abbiamo cercato di dar vita ad un processo di riforma che è volto a creare un unico grande mercato ferroviario su scala europea.

Dopo l'apertura del mercato ferroviario europeo per il trasporto merci, dal 1° gennaio 2007, il cosiddetto « terzo pacchetto » prevede un successivo ed ulteriore salto di qualità, ovvero l'apertura al mercato dei servizi per il trasporto internazionale di passeggeri a partire dal 1°

gennaio 2010. I benefici di questa misura mi sembrano evidenti: maggiore competitività sul mercato internazionale, con la nascita di un mercato che varca i confini nazionali; opportunità di crescita e sviluppo per le singole imprese ferroviarie, operanti nei confini dell'Unione europea. I maggiori vantaggi sono comunque destinati ad andare a favore dei passeggeri.

Lo sviluppo del trasporto è per noi una condizione indispensabile per consolidare il mercato unico. Le proposte formulate dalla Commissione mirano ad un miglioramento della qualità dei servizi del trasporto merci e ad una progressiva apertura al mercato del trasporto passeggeri, a cominciare dai servizi sulle tratte internazionali di tutti i Paesi dell'Unione. Inoltre, questo pacchetto ribadisce uguali diritti di accesso alle infrastrutture per gli operatori. A questo proposito, devo riconoscere che ci sono ritardi nel processo di liberalizzazione del servizio di trasporto passeggeri che riguardano molti Paesi, compresa l'Italia, mentre possiamo affermare che il trasporto ferroviario merci, servizi nazionali e internazionali, è stato introdotto con efficacia in tutti gli Stati membri. Permangono, invece, squilibri e ritardi sul fronte della liberalizzazione per i servizi passeggeri. Tuttavia, il criterio dell'efficienza e quello della competitività non sono gli unici cui ancorare una politica europea del settore. Infatti, ogni sforzo di integrazione e di apertura deve tener conto anche di altri tre fattori: la qualità dei servizi, la sicurezza delle persone e delle merci trasportate e i diritti degli utenti e dei territori serviti.

La decisione di liberalizzare solo i mercati del traffico internazionale di passeggeri, preservando quelli nazionali, è stata presa seguendo la volontà espressa dalla maggioranza dei Paesi membri, allorché fu adottato il pacchetto. In ogni caso, ci siamo impegnati a presentare un rapporto nel 2012, a due anni di distanza dalla liberalizzazione dei servizi internazionali passeggeri, al fine di valutare l'impatto della riforma. Peraltro, noi abbiamo

il compito di far osservare anche le norme del Trattato di diritto comunitario, quindi anche il primo pacchetto ferroviario.

Purtroppo, il 26 giugno dello scorso anno, la Commissione europea ha dovuto aprire procedure di infrazione nei confronti di ventiquattro Stati membri, in quanto ha ritenuto che essi non applichino correttamente tale disciplina. I problemi più frequentemente riscontrati riguardano l'indipendenza delle funzioni essenziali del gestore dell'infrastruttura, il sistema di tariffazione e l'indipendenza del regolatore ferroviario. La procedura - come ben sapete - è stata promossa anche nei confronti dell'Italia, ma è in corso una collaborazione costante che auspico possa portare ad una soluzione delle questioni aperte e ad un'archiviazione della procedura.

Veniamo ora ad un argomento importante, di stringente attualità, e molto delicato, ossia la vicenda Tirrenia, che - ricordo - è ancora in fase di discussione tra la Commissione europea e lo Stato italiano.

Il *dossier* Tirrenia è oggetto di approfondimento da parte della Commissione europea e dei miei servizi, in particolare. La collaborazione con le autorità italiane è eccellente ed è tuttora in corso, con alcuni aspetti che necessitano di un'analisi ulteriore, vista la complessità della situazione. Per questa ragione, al momento, non posso esprimere una posizione definitiva, ma solo mettere a fuoco alcuni aspetti.

La scelta di privatizzare Tirrenia è una decisione autonoma del Governo italiano, che la Commissione accoglie con favore, ma rispetto alla quale non prende formalmente posizione in quanto, come disposto dall'articolo 295 del Trattato, il diritto comunitario è neutro rispetto al regime di proprietà esistente negli Stati membri.

La privatizzazione rappresenta una soluzione solida e credibile, nel momento in cui una società di proprietà pubblica versi in uno stato di crisi. È chiaro che, rispetto al ruolo svolto oggi da Tirrenia, è impor-

tante soffermarsi sul tema dei collegamenti marittimi con le isole, specie con le isole minori.

L'Unione europea ha già dato una risposta a queste esigenze, tenendo conto della particolare realtà delle regioni insulari e periferiche. In tale quadro, l'articolo 4 del Regolamento CEE n. 3577/92 del 7 dicembre 1992, concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi tra Stati membri (cabotaggio marittimo), prevede la possibilità per gli Stati membri di stimolare, mediante sussidi, l'attivazione, da parte degli armatori presenti sul mercato, di rotte in sé non redditizie. L'armatore destinatario di tali sussidi dovrà essere scelto mettendo in concorrenza tutti gli operatori interessati, quindi nel rispetto dei principi di parità di trattamento e non discriminazione.

L'identificazione delle rotte, la cui attivazione necessita di essere stimolata mediante sussidi, e l'allocatione delle risorse finanziarie necessarie spetta allo Stato membro. Dunque, è importante chiarire la differenza tra sussidi diretti a stimolare l'attivazione di rotte non commerciali e aiuti di Stato alle imprese, incompatibili secondo il diritto comunitario.

I primi sono diretti a stimolare l'attivazione di rotte non redditizie a livello commerciale, e sono legittimi ai sensi del Regolamento sul cabotaggio marittimo, ove erogati al soggetto che risulta essere il miglior offerente a seguito di una procedura di messa in concorrenza. Dall'altro, vi sono gli aiuti di Stato fini a se stessi, incompatibili con il diritto comunitario, che hanno invece l'effetto di falsare la concorrenza tra operatori nel settore marittimo a danno degli armatori più efficienti.

Per quanto riguarda il trasporto aereo, vi confesso con grande soddisfazione che il Consiglio europeo e il Parlamento europeo, in soli nove mesi, hanno approvato il progetto di riforma da me proposto, che permetterà di innalzare i livelli di sicurezza, di ridurre l'inquinamento e di ridurre il costo del trasporto aereo. Infatti, ci sarà una riforma complessiva di tutto il

sistema delle rotte, che porterà ad una riduzione media di circa 49 chilometri, il che significa che alcune rotte verranno ridotte dai 120 fino ai 150 chilometri.

Una nuova fase comincia anche per l'Agenzia europea per la sicurezza aerea, con sede a Colonia, in Germania. Quello della riforma del sistema del traffico aereo, con l'adozione del progetto «Cielo unico europeo», è anche un modo per ridurre fortemente l'inquinamento. Tra l'altro, noi diamo grande impulso anche alla tecnologia europea, dal momento che il sistema si regge con la realizzazione di SESAR, un grande progetto che valorizza la tecnologia europea. Dunque, ciò significa anche sviluppare il settore della ricerca.

Voglio darvi qualche dato: alla fine, con l'attuazione dell'intera riforma del progetto «Cielo unico europeo», riusciremo a risparmiare circa 40 miliardi di euro. Abbiamo insistito moltissimo perché questa riforma avvenisse nel massimo rispetto del fattore umano e abbiamo chiesto al Consiglio europeo e al Parlamento europeo di sottoscrivere una dichiarazione che riguarda il personale, e mi riferisco ai piloti e ai controllori del traffico aereo, che sono protagonisti di questa riforma. Colgo ancora una volta l'occasione per ringraziare il Parlamento europeo e il Consiglio europeo per aver tempestivamente approvato questa riforma, che rappresenta anche una risposta concreta ad una crisi economica e finanziaria che ha colpito il settore dei trasporti, in modo particolare il settore del trasporto aereo.

In merito agli aspetti ambientali di tale riforma, e in particolare le emissioni — tema di straordinaria importanza — la migliore gestione del traffico aereo e delle operazioni aeroportuali potrebbe consentire, in media, una riduzione delle emissioni del 7-12 per cento per volo, che equivale a 16 milioni di tonnellate di CO₂ in meno ogni anno. Quindi, grazie alla collaborazione di tutti abbiamo ottenuto un importantissimo risultato, che dimostra come le istituzioni europee tutte (Parlamento, Consiglio e Commissione) siano in grado, quando c'è la volontà politica, di

dare risposte concrete ai cittadini. La riforma del «Cielo unico europeo» significherà per ogni cittadino una riduzione dei tempi di attesa. In media, ciascuno di noi per ogni volo subisce quindici minuti di ritardo, che non è poca cosa, dal momento che, essendo questa una media, può anche capitare di aspettare una o due ore. Dunque, su questo credo che noi, come istituzioni, abbiamo dato una risposta importante ai cittadini europei. Restando in tema, voglio ringraziare, visto che siamo di fronte al Parlamento italiano, i parlamentari europei italiani e il Governo italiano per aver contribuito, in maniera determinante, all'approvazione di questa riforma.

Passiamo ad un altro argomento, che riguarda il settore del traffico aereo, ovvero il congelamento degli *slot*. In questo contesto di crisi, le compagnie aeree stanno attraversando un momento particolare: le previsioni della IATA (International Air Transport Association) e di Eurocontrol indicano che la brusca diminuzione del traffico aereo, sia merci sia passeggeri, in corso ormai dalla fine dello scorso anno, avrà un importante impatto sulla pianificazione dei voli estivi del 2009. A causa della regola «*use it or lose it*» — che voi ben conoscete — molte compagnie potrebbero rischiare di perdere alcune delle bande orarie di cui dispongono attualmente, oppure si vedrebbero costrette a far volare i propri aerei praticamente vuoti.

Per questo motivo la Commissione, con la misura adottata lo scorso mese, ha proposto di congelare la regola per almeno sei mesi. Tale proposta ha anche l'obiettivo di evitare le iniziative individuali nazionali e il proliferare di richieste di aiuti di Stato.

Spesso la Commissione è stata accusata di non agire, o di non farlo in modo tempestivo. Considerando l'acuirsi della situazione e il poco tempo a disposizione, prima della fine dell'attuale legislatura, ho ritenuto opportuno mettere il Parlamento europeo e il Consiglio nelle condizioni di poter fare una scelta al riguardo. Se non

l'avessi fatto, sarei stato - come sostiene il Trattato - carente nei confronti delle istituzioni.

Come ho già avuto modo di sottolineare a diverse riprese, tale proposta è già stata attuata in passato in situazioni di crisi, ovvero dopo gli attentati dell'11 settembre e dopo la crisi sanitaria generatasi a causa della SARS (*Severe Acute Respiratory Syndrome*). Si tratta di una proposta sicuramente perfettibile che il Parlamento, in quanto istituzione sovrana, può decidere di sostenere o meno. In ogni caso, ritengo che fosse dovere della Commissione mettere il Parlamento e il Consiglio nelle condizioni di poterlo fare.

Per quanto riguarda la sicurezza stradale, che è un tema che sta particolarmente a cuore alla Commissione trasporti della Camera e al suo presidente, noi continuiamo a lavorare, sapendo bene che la riduzione da 43 mila a 39 mila vittime, dal 2007 al 2008, non può assolutamente vederci soddisfatti. Io sono molto preoccupato perché ritengo che a questo punto sia veramente difficile raggiungere l'obiettivo che ci siamo posti, ossia quello di dimezzare entro il 2010 il numero delle vittime sulle strade dell'Unione europea.

I danni provocati dagli incidenti stradali ammontano a circa il 2 per cento del PIL europeo. Ritengo che per risolvere il problema, che riguarda la salvezza di tante vite umane - e che riguarda ciascuno di noi, in quanto padri e madri di famiglia - occorra incidere su tre fattori fondamentali: i veicoli, le infrastrutture e il comportamento dei cittadini sulla strada. Quest'ultimo rappresenta, in fondo, il vero problema.

Noi, a livello europeo, stiamo facendo il più possibile: sono stati creati organismi come l'Osservatorio europeo della sicurezza stradale ed è stata elaborata la Carta europea della sicurezza stradale. Stiamo facendo di tutto per cercare di far rispettare il codice della strada.

Purtroppo, devo dire che la proposta della Commissione di applicare sanzioni a livello transfrontaliero è bloccata dal Consiglio, perché molti Stati membri ritengono che sia in corso una sorta di tentativo da

parte della Commissione di appropriarsi di poteri o di competenze degli Stati membri, e quindi ritengono che la questione debba rientrare nel cosiddetto « terzo pilastro ». Noi, invece, riteniamo che sia giusto che la questione riguardi il « primo pilastro ». Devo dire che l'Italia è uno dei Paesi membri che più mi ha sostenuto.

Credo che sia moralmente giusto fare in modo che, se un cittadino italiano compie una violazione del Codice della strada - e i riferimenti sono passaggio col rosso, eccesso di velocità, guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti, - debba essere sanzionato, anche se ha la targa di un altro Stato membro. Ovvero, se un italiano commette un'infrazione grave, che può provocare la morte di qualche cittadino in Francia, non può farla franca. Purtroppo, oggi siamo di fronte ad una serie di difficoltà e non posso, ancora una volta - visto che siamo di fronte ad un Paese che è assolutamente convinto della necessità di sostenere l'applicabilità della proposta comunitaria sulla esigibilità delle sanzioni transfrontaliere - che denunciare l'immobilismo del Consiglio che, al di là di dichiarazioni di principio, non sblocca la situazione. Per questo motivo vi chiedo, come parlamentari italiani, di continuare a sostenere l'azione dello Stato italiano a sostegno delle proposte comunitarie. Comunque, noi abbiamo intenzione di procedere ad una revisione della proposta, durante il 2009, per tenere conto anche degli emendamenti che ha presentato il Parlamento e di alcuni elementi discussi in Consiglio.

Voglio anche ricordarvi che proseguono i lavori per la realizzazione del Piano d'azione per la sicurezza stradale 2011-2020. Inoltre, stiamo anche progredendo verso l'obiettivo della patente unica europea. Vi annuncio che lunedì prossimo - e questo credo che renda merito all'Italia e alla Polizia di Stato italiana - verrà sottoscritto il contratto che prevede l'erogazione di fondi, poco meno di 2 milioni di euro, alla Polizia di Stato per la realizzazione di un programma nell'ambito del progetto ICARUS. La sottoscrizione avverrà, insieme con il Ministro Maroni,

lunedì prossimo presso il Ministero dell'interno. Ricordo che il progetto, che vede la Polizia di Stato italiana come capofila, è risultato uno dei migliori progetti presentati nell'ambito del programma ICARUS. Quest'ultimo è un programma europeo al quale partecipano anche altri Paesi, ma la Polizia di Stato insieme con l'università La Sapienza rappresentano i capofila. Dunque, mi sembra giusto rendere merito alla Polizia stradale italiana, che io ho scelto come *testimonial* della sicurezza stradale per l'Unione europea, lo scorso anno, insieme ai Vigili del fuoco del Belgio e al campione del mondo di Formula 1 Räikkönen, ed elogiare il lavoro svolto dalla Polizia stradale e la qualità del progetto presentato dall'Italia.

Veniamo ai sistemi di trasporto intelligenti. Il 16 dicembre noi abbiamo adottato un *action plan* e una proposta legislativa sugli ITS (*Intelligent Transport Systems*), al fine di accelerare e coordinare l'uso di queste tecnologie nel settore del trasporto su strada, con tutti i corrispondenti utilizzati negli altri moduli di trasporto, SESAR, EGNOS e Galileo, eccetera. Non mi soffermo su argomenti che conoscete benissimo.

In breve, si applicano l'informatica e la tecnologia dell'informazione al settore dei trasporti per rendere il sistema di trasporto più pulito, più sicuro e, da ultimo, più efficiente. Quando sono al volante, i cittadini hanno bisogno ed esigono informazioni in tempo reale ed affidabili, a prescindere dal fatto che si tratti di conducenti professionisti o meno.

Infatti, il traffico e la congestione sono alcuni dei problemi che maggiormente colpiscono le nostre città. Basti pensare che le ore che, in media, un cittadino europeo trascorre annualmente nel traffico sono destinate ad aumentare del 20 per cento nei prossimi dieci anni, e che quasi l'1 per cento del PIL europeo, ogni anno, è perso a causa del traffico e della congestione, che sono tra l'altro responsabili di gran parte delle emissioni che hanno un impatto sull'ambiente.

Potremmo raggiungere tantissimi altri obiettivi. Il Piano di azione suggerisce

l'ottimizzazione dell'uso delle strade, delle infrastrutture e dei dati relativi al monitoraggio del traffico; la gestione del traffico lungo i principali Corridoi europei; la sicurezza stradale; il coordinamento e l'interoperabilità a livello europeo.

Per quanto riguarda i finanziamenti, gli ITS sono parte integrante della politica europea legata alle reti TEN. La mia direzione generale ha destinato circa 300 milioni di euro del bilancio TEN-T a favore dei sistemi di trasporto intelligenti. In più, tra il 2007 e il 2009 l'Unione ha contribuito al finanziamento di *EasyWay*, il più grande progetto europeo per sostenere l'uso degli ITS in tutta Europa, con un finanziamento pari a 100 milioni di euro.

Inoltre, vi aggiorno anche sul sistema di sviluppo di navigazione satellitare Galileo, che contribuirà in modo decisivo ad un'organizzazione più efficace del nostro sistema di trasporti grazie alle informazioni estremamente dettagliate, fornite in tempo reale ai viaggiatori.

Il 10 febbraio scorso ho incontrato Jean-Jacques Dordain, il Direttore generale dell'Agenzia spaziale europea, con il quale abbiamo approvato i termini nei quali continuare la cooperazione nel quadro del programma di sviluppo Galileo. Il 19 dicembre, tra Commissione europea e Agenzia spaziale europea, è stato firmato un accordo di delega che stabilisce il quadro della nostra cooperazione. Tale accordo ci sarà particolarmente utile nella fase di aggiudicazione degli appalti, in quanto mette nero su bianco il rispetto delle regole comunitarie in materia.

Passo ora al programma GNSS per il 2009. A seguito della pubblicazione del bando di gara, nel luglio dello scorso anno, è attualmente in corso la procedura di aggiudicazione degli appalti per la fase di spiegamento. I lavori sono stati suddivisi in sei pacchetti distinti. L'Agenzia spaziale ha avviato un dialogo con gli offerenti provvisori - undici su un totale di ventuno - per poter approfondire le soluzioni proposte e migliorare le specifiche tecniche. Una volta completata questa fase, i candidati ancora in lizza saranno invitati

a sottoporre la loro migliore offerta finale. Vigilerò affinché non vi siano discriminazioni nei confronti dell'industria italiana, ovviamente a condizione che le imprese italiane partecipino ai bandi in conformità ai regolamenti previsti per la concessione degli appalti.

In conclusione, vi do alcune buone notizie. Per quanto riguarda i diritti dei passeggeri, tema sul quale mi sono impegnato in modo particolare, sto lavorando affinché in tutti i settori del trasporto siano garantiti gli stessi diritti ai passeggeri. Oggi, essi ne godono in modo particolare nel trasporto aereo e in parte nel trasporto ferroviario, ma credo che si debba fare molto di più per il trasporto su autobus e per il trasporto marittimo. Due sono le proposte in discussione sia al Parlamento, sia al Consiglio.

Altro tema, che tocca in modo particolare i cittadini, è quello dei bagagli smarriti. Sapete, che ogni anno 42 milioni di bagagli sono mal gestiti in tutti gli aeroporti del mondo, e almeno 1 milione di bagagli viene smarrito definitivamente. Di fronte a questi dati, forniti dal Consiglio degli utenti per il trasporto aereo del Regno Unito, ho avviato un'indagine sulla portata della diffusione del fenomeno. Ho dato un mese di tempo, quindi mancano ancora una ventina di giorni per ricevere una risposta. Dopodiché, sulla base delle risposte proporrò una modifica del regolamento, che a mio giudizio oggi è carente perché non garantisce sufficientemente i cittadini. Infatti, esiste un regolamento, ma non si sa bene chi debba farlo applicare. Dunque, vorrei che gli Stati membri verificassero il rispetto del regolamento e potessero farlo applicare.

Per quanto riguarda Alitalia, buone notizie sono arrivate dopo il via libera alla privatizzazione. Il 10 marzo abbiamo deciso di dare in maniera definitiva la luce verde alla privatizzazione di Alitalia, con l'ingresso della nuova compagnia e con una quota del 25 per cento al gruppo Air France. Il *Monitoring Trustee*, incaricato di verificare che l'operazione legata alla nascita della compagnia avvenisse a prezzi e condizioni di mercato, ha confermato che

tali condizioni sono state rispettate. Ciò è avvenuto sia per quanto riguarda gli *asset* della vecchia Alitalia da parte di CAI, sia per l'ingresso di Air France-KLM nel capitale della nuova compagnia.

Un'altra buona notizia riguarda la città di Roma: è stata archiviata la procedura di infrazione per la realizzazione della Linea B1 della metropolitana di Roma. La procedura era stata avviata a febbraio dello scorso anno da Charlie McCreevy, Commissario per il mercato interno. Tuttavia, le riserve di Bruxelles avanzate sulla procedura per l'assegnazione degli appalti sono state superate grazie ai contatti intercorsi con le autorità italiane. La realizzazione della nuova linea avrà, a mio giudizio, un impatto sulla mobilità urbana e, quindi, sulla qualità di vita dei cittadini. Infatti, trasporti più rapidi ed efficienti incoraggiano l'uso dei mezzi pubblici riducendo il numero delle auto in circolazione, e di conseguenza congestione e inquinamento.

L'ultima buona notizia riguarda il tracciato BreBeMi: la procedura di infrazione relativa a questa autostrada è stata chiusa lo scorso novembre dalla Commissione, a seguito dei chiarimenti forniti dalle autorità italiane.

Mi scuso se sono stato prolisso, ma ho cercato di dare risposte a tutti i quesiti che le Commissioni trasporti e politiche dell'Unione europea mi avevano fatto pervenire. Rimango a vostra disposizione per rispondere a tutte le domande che vorrete rivolgermi. Naturalmente il mio Gabinetto — ringrazio il mio Capo di Gabinetto, Antonio Preto, che è qui alla mia destra — rimane a disposizione di tutti i parlamentari italiani per qualsiasi chiarimento e per qualsiasi necessità, che riguardano il settore dei trasporti o le politiche comunitarie all'interno della Commissione europea.

Vi ringrazio per avermi dato questa possibilità e scusatemi ancora se sono stato un po' prolisso, ma ho cercato di essere esaustivo e di fornire risposte a tutte le vostre sollecitazioni.

PRESIDENTE. Ringrazio il nostro ospite per l'ampia ed esaustiva relazione.

Propongo di far intervenire, in una prima fase, un deputato e un senatore per gruppo. Ricordo che alle ore 15,15 avranno inizio, presso l'Assemblea della Camera dei deputati, le dichiarazioni di voto sulla questione di fiducia. Dunque, dovremmo rimanere in questi tempi.

Do la parola ai colleghi che intendono intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

AURELIO SALVATORE MISITI. Signor presidente, sarò velocissimo. Intanto, penso che un argomento di questo tipo, con tale vastità di contenuto, richiederebbe un'organizzazione diversa. Infatti, è evidente che se noi avessimo avuto prima queste informazioni, avremmo potuto restringere il nostro dibattito e dare anche qualche suggerimento, seppur non esaustivo del discorso.

Voglio rivolgere i miei complimenti al commissario, perché ha trattato in meno di un'ora argomenti che richiederebbero giornate intere, e che mi sembrano tutti cogenti.

Concordo con la sua affermazione che sostiene che tutto ciò che riguarda questo settore è fondamentale per la ripresa economica, ed è quindi necessario prestarvi particolare attenzione, in questo momento, da parte di tutti. Infatti, credo che sia necessario che questo settore si riprenda, soprattutto nell'attività di completamento di opere in corso - e io temo che le nuove opere saranno difficilmente realizzabili, nei tempi giusti, per rilanciare l'attività economica nel Continente - e dunque che sia necessario lavorare in questa direzione.

Andando per punti, senza soffermarci su tutto - perché molte cose sono notizie, anche positive in qualche caso - vorrei avanzare delle osservazioni.

Mi ha molto interessato il discorso sul rapporto con l'Africa, ma non so come si possa stabilire un tale rapporto se non via mare o via aerea. Dunque, la rete è intesa soltanto con queste due modalità di trasporto. Tuttavia, credo che per facilitare questo tipo di trasporto, soprattutto quello

via mare, sia necessario completare le opere europee nell'Italia meridionale. L'Italia è l'unico Paese che si estende al centro del Mediterraneo, avvicinandosi molto all'Africa, e dunque credo che sia indispensabile che si continuino le opere che riguardano il Corridoio 1. Naturalmente, anche il Corridoio 8 è importante, che va nei Balcani e poi gira verso l'Africa, ma il Corridoio 1 è quello fondamentale di penetrazione.

Difatti, è lì che abbiamo un punto fondamentale di ricezione e di smistamento delle grandi navi che operano nel Mediterraneo, il quale è attraversato dalla ricchezza del mondo. A questo proposito, ricordiamo che quasi 30 milioni di *container* passano per il Mediterraneo, di cui quasi 4 milioni vanno a finire a Gioia Tauro.

Devo, però, richiamare l'attenzione dell'Europa su una questione, dal momento che gli italiani sono sordi su questo argomento. Ebbene, fate bene a rilanciare l'alta velocità ferroviaria, che considero il mezzo di trasporto per eccellenza, tuttavia faccio presente che l'alta velocità o capacità ferroviaria Salerno-Palermo viene assolutamente trascurata e non può essere affrontata soltanto attraverso l'adeguamento delle attuali ferrovie, che sono assolutamente vetuste. Non è possibile andare in questa direzione. È necessario che il Governo italiano sia sollecitato, nei programmi, ad affrontare il rinnovamento delle ferrovie anche in questa zona; aspetto, questo, che viene trascurato in modo assoluto.

Dunque, proprio perché in quella zona c'è la principale sorgente e anche il principale punto di arrivo della ricchezza dell'Oriente, ritengo che sia necessario che questa diventi una priorità per l'Europa, e credo che anche l'Italia dovrebbe adeguarsi, visto che ad oggi non l'ha ancora fatto. Naturalmente, non mi riferisco a questo Governo - attenzione - ma parlo in generale, quindi non mi fraintendete.

Inoltre, ci sarebbe una seconda questione. Io sono convinto che sia necessario certamente intervenire su questo settore in Africa, per poter migliorare le condizioni

di vita di quelle popolazioni. Tuttavia, credo che in Africa si debba portare avanti un programma integrato. Chiaramente i trasporti ne fanno parte, ma deve trattarsi di un programma molto più complesso. Dunque, fate bene a considerare tutti i settori, perché è evidente che guardare soltanto ai trasporti non basta, anzi significa solo facilitare l'arrivo degli immigrati. Se noi costruiamo le strade, essi arrivano a Tripoli e poi partono per l'Italia. Bisogna realizzare, invece, un programma molto più adeguato.

Sulla questione della liberalizzazione del settore ferroviario, io sono preoccupato. Per esempio, in Italia, la liberalizzazione del settore ferroviario non procede di pari passo con una privatizzazione. Quindi, è chiaro che il monopolio di Ferrovie dello Stato - che è un monopolio statale, dal momento che non ci sono privati dentro l'infrastruttura - può fare benissimo concorrenza a tutti gli altri, perché evidentemente dispone di una infrastruttura ammortizzata, e comunque costruita dallo Stato.

Ad esempio, mi sembra assurdo continuare a sostenere che esiste una possibilità di accordo tra Alitalia e Ferrovie dello Stato sulle tratte verticali - Milano-Roma, Roma-Palermo, Roma-Lamezia Terme - dal momento che quelli vanno a 22 euro e questi devono andare a 200. Ebbene, bisognerebbe mettere il naso proprio lì perché, secondo me, non è possibile fare ciò. Tra l'altro, così come si prendono iniziative per comprare i nuovi treni - e io sono d'accordo - è necessario anche prendere iniziative per mettere sullo stesso piano le varie modalità di trasporto, se si vuole fare concorrenza. Non aggiungo altro, perché mi ha capito benissimo.

Quanto al congelamento degli *slot*, mi pare che la proposta di congelamento sia utile. Tuttavia, credo che il « cielo unico europeo » pur essendo una buona iniziativa debba essere attuata con gradualità, perché non è facile. Infatti, il « cielo unico europeo » ha delle regole che evidentemente devono essere digerite. A questo proposito, occorre ricordare che c'è una

storia ormai cinquantennale di tipologia di guida degli aerei da terra, che non può essere cambiata all'improvviso.

Faccio queste osservazioni perché mi rendo conto - non parlo di trasporti intelligenti, di cui si occupano anche miei amici e collaboratori, ed è un settore molto importante - che il settore dei trasporti, in tutte e quattro le modalità, è quello che si trasformerà più velocemente di tutti gli altri. Gli aerei attuali, i treni attuali, la situazione del trasporto attuale, eccetera, nel giro di dieci o quindici anni non saranno più quelli di oggi, ma saranno totalmente cambiati. Quindi, evidentemente, avremo delle novità assolutamente interessanti, e dobbiamo esserne all'altezza.

SANDRO GOZI. Signor presidente, faccio solo un commento e alcune brevi domande.

Innanzitutto, sono assolutamente d'accordo con il Commissario Tajani quando insiste sulla necessità di rafforzare i rapporti con il vicinato e con l'Africa, tuttavia allo stesso tempo dissento perché mi sembra contraddittorio con quanto è stato detto. Vorrei però sottolineare che è assolutamente importante sviluppare la cooperazione con i Paesi africani, soprattutto nel campo delle infrastrutture. Devo constatare che la Commissione europea ha una linea molto diversa da quella adottata dal Governo italiano, il quale invece ha tagliato i fondi per la cooperazione, specialmente rispetto all'Africa, nonché i fondi per le infrastrutture. Invito quindi il Commissario Tajani a insistere con il Governo italiano a ritornare su queste scelte in materia di bilancio soprattutto nel prossimo anno, perché non è coerente con la linea da lei giustamente indicata di rapporti tra Unione europea e Unione africana.

Vorrei porle alcune domande molto brevi. La prima è relativa alle infrastrutture. Anche su questo concordo con lei, Commissario Tajani, nel riconoscere come le infrastrutture giocassero un ruolo fondamentale prima e lo giochino ancora di più adesso in tempi di crisi finanziaria.

Oltre al cofinanziamento TEN, a cui lei faceva riferimento, nel pacchetto europeo ci sono 15 miliardi di euro della BEI. Ritengo comunque che a livello di valori assoluti siamo ancora molto bassi.

La Commissione ha intenzione di sfruttare i margini ancora presenti nel bilancio comunitario, che ancora non ha toccato il tetto massimo? La Commissione potrebbe infatti sfruttare in materia di infrastrutture uno 0,20 per cento. Vorrei sapere dunque quale posizione il Commissario consideri auspicabile tenere nel momento della revisione del bilancio 2009, che partirà dopo le elezioni europee.

La seconda domanda è relativa al sistema di trasporto stradale intelligente. Anche su questo, concordo pienamente con lei sull'utilità e sugli obiettivi di efficienza e compatibilità ambientale. Lei ha fatto riferimento ad alcuni fondi di inizio di questo processo. Vorrei sapere se ipotizzate un sistema di incentivazione di più lungo periodo o un regime particolare di aiuti di Stato in questo settore per incentivarne la diffusione, almeno in una prima fase.

L'ultima domanda è relativa al pacchetto «Cielo unico europeo». Anche su questo concordo con gli obiettivi. Questo Parlamento vi ha lavorato e ha espresso un parere, per cui vorrei sapere se lei sia stato informato direttamente dai servizi della Commissione del parere che abbiamo espresso.

SANDRO BIASOTTI. Signor commissario, complimenti per la sua relazione. La ringrazio soprattutto per aver messo l'Italia e Genova al centro di questa conferenza che ritengo importantissima per quanto riguarda il tratto Genova-Rotterdam, noto come terzo valico.

Nell'audizione precedente, lei aveva manifestato alcuni dubbi sul cofinanziamento europeo per il terzo valico, perché non era stato inserito precedentemente nelle opere prioritarie. Alla luce del fatto che, invece, è stata finanziata da questo Governo, vorrei sapere se possa essere

rifinanziata dalla Comunità europea e, in caso negativo, se si dovrà aspettare il 2009 o il 2013.

ANTONIO TAJANI, *Vicepresidente della Commissione europea e Commissario responsabile per i trasporti*. Il 2013.

SANDRO BIASOTTI. Abbiamo infatti circa 1 miliardo di euro per portare avanti determinati lavori, ma sarebbe molto importante un cofinanziamento.

Per quanto riguarda i porti soprattutto internazionali, vorrei sapere se in sede europea siano previsti finanziamenti per alcuni porti strategici per il collegamento sia con l'Africa, che con le rotte europee. I Governi hanno infatti sempre finanziato la portualità, ma troppo a pioggia e dimenticando che sarebbe più opportuno finanziare alcuni porti con un respiro internazionale, come hanno fatto altri Stati, quali Spagna e Francia.

MICHELE POMPEO META. Colgo quest'occasione per interloquire approfonditamente e in modo organico con l'onorevole Tajani, il nostro commissario, nel secondo o terzo dei nostri utili incontri. Le restituisco la battuta: mi pare che la sua permanenza in Europa abbia affinato le sue capacità di sintesi per noi che siamo tradizionalmente logorroici abitando a Roma e nel Lazio.

ANTONIO TAJANI, *Vicepresidente della Commissione europea e Commissario responsabile per i trasporti*. Oggi proprio no! Altre volte magari...

MICHELE POMPEO META. Oggi ha compiuto uno sforzo. Mi pare che il quadro fornitoci sia molto chiaro e onesto. Rimanendo alla dimensione europea, credo che dovremmo riflettere su quanto sta succedendo altrove, sulle azioni che le grandi economie continentali, i grandi Paesi stanno mettendo in campo per arginare questa crisi economica che rischia di esplodere come crisi sociale senza precedenti.

Le fa eco anche una riflessione espressa dal Presidente del Consiglio nelle ultime ore. Fra centoventi giorni, ospiteremo in Italia un importante appuntamento internazionale, che potrà essere un'occasione per ragionare sulle politiche da attuare, sulle modalità con cui sollecitare gli altri Paesi e gli altri Governi e affrontare in modo rigoroso questa vicenda del diritto alla mobilità, delle infrastrutture, questa grande opportunità per restituire alle merci e ai passeggeri il diritto a muoversi secondo un diritto comunitario, ma anche i diritti sanciti nelle Carte costituzionali.

Lei ci ha delineato un quadro molto puntuale, molto preciso, di cui la ringrazio, però forse è arrivato il momento, anche in seguito alla manovra economica americana, per l'Europa e per i Paesi più europeisti di chiedersi se quelle soglie si possano superare. Ritengo di sì, giacché mettendo in campo politiche di cooperazione e siglando patti si evita di dare risposte che tengano conto dei soli interessi nazionali. Sarebbe infatti estremamente sbagliato affidare ai singoli Paesi le azioni di contrasto alla crisi, in relazione alle loro specifiche condizioni economiche. Questo rappresenterebbe un attentato sia alla vecchia Unione che alla nuova, tenendo conto dei nuovi confini, e le risposte metterebbero in discussione oggi, qui ed ora, l'efficacia, la forza e l'autorevolezza dell'Europa.

Lei ci ha fornito anche il quadro dettagliato dei finanziamenti, dei Corridoi e di altre questioni. C'è uno sforzo, ma si deve e si può fare di più.

Spero di interpretare non solo tutte le opposizioni — abbiamo sentito Biasotti, al quale chiedo ogni tanto di andare fuori dal «cielo unico» ligure — chiedendole di mettere in campo risposte più incisive, più forti e più coraggiose. La Commissione dovrebbe fare questo e il Parlamento italiano dovrebbe dare un segnale in questo senso.

Venendo alle questioni italiane, anche se non è questa la sede per fare polemica, dalla sua lucidissima relazione emerge l'esigenza di affrontare immediatamente alcune questioni per non rischiare di

aprire contraddizioni. Sul Corridoio 1 ci sono le contraddizioni che lei conosce. Queste reti devono aprirsi verso i Paesi magrebini, l'Africa e altri bacini per ragioni di solidarietà e stabilità politica. Il più grande investimento è quello. Per farlo, però, è necessario affrontare la grande dimensione della questione meridionale come un'emergenza nazionale. Anche lì devono essere sciolti alcuni nodi e alcune contraddizioni.

Il Corridoio 1 e il Corridoio 8 devono essere messi in connessione. La Napoli-Bari è un problema italiano, ma anche vostro. È necessario inoltre considerare le infrastrutture al sud, che si connettono con i grandi Corridoi.

Sono molto soddisfatto del coordinatore del Corridoio, ma è necessario risolvere immediatamente una questione che abbiamo posto in una risoluzione: il Corridoio 8 oggi viene governato da un segretariato provvisorio. Questa Commissione chiede quindi di uniformare e introdurre questa figura del coordinatore.

Per quanto concerne il resto, detto degli investimenti, delle infrastrutture, della grande occasione di investire sulle infrastrutture e sulla mobilità come meccanismo anticiclico per intervenire sulla crisi, ci sono altre cose. Onorevole Tajani, questa vicenda delle «autostrade del mare» deve essere affrontata. Lei è *super partes*, non è «italiano», ma noi non possiamo perdere più tempo. Fino a qualche tempo fa, infatti, ci lamentavamo dei porti europei sul Mediterraneo, della concorrenza iberica, della concorrenza al sud della Francia, adesso ci sono le infrastrutture al nord. L'Italia deve quindi affrontare questa vicenda del sistema portuale. Vi chiediamo pertanto di aiutarci a semplificare, perché la viviamo sempre come una vicenda da cortile. C'era l'esigenza di riformare la legge sui porti, ossia la legge n. 84 del 1994. Al Senato è partita un'iniziativa, come sa il senatore Grillo, ma si è arenata; vi abbiamo atteso circa un anno, adesso abbiamo depositato un nostro provvedimento. È necessario fare un patto sulla portualità.

C'è anche la questione delle ferrovie, del trasporto aereo. Si tratta di grandi temi. Ho apprezzato molto la sua differenziazione tra privatizzazione e liberalizzazione. La collega Velo interverrà in merito. Le do atto di aver espresso considerazioni chiarissime, ma quanto lei ha sostenuto sulla Tirrenia è l'opposto di ciò che è venuto a sostenere il Ministro Matteoli. È quindi opportuno regolarsi, per evitare che la questione Tirrenia assuma la dimensione della vicenda Alitalia, con migliaia di lavoratori coinvolti. Anche qui emerge il grande tema di efficienza, rigore, sicurezza, ma anche di rispetto del diritto universale di tanti abitanti delle nostre piccole isole a essere serviti sulla base del principio della continuità territoriale. Affermiamo principi elementari, che fino adesso rischiano però di essere negati.

Mi aspetto da lei, in quanto Commissario europeo ai trasporti, e dall'Europa tutta che questa sfida venga affrontata in collaborazione con il nostro Parlamento e con quelli degli altri Stati membri dell'Unione europea, data anche la sua posizione sui temi dell'ammodernamento infrastrutturale, in ordine ai Corridoi transeuropei, al diritto alla mobilità, agli investimenti per la crisi, alle questioni del clima, che ci riportano al grande tema degli accordi di Kyoto. Abbiamo discusso a lungo, ma adesso fortunatamente, se si parla di decreto-casa o di altre questioni, dallo sviluppo sostenibile al Libro verde, in Italia cominciano ad avvicinarsi, senza pregiudizi, culture politiche, che prescindono anche dalle diverse provenienze. Credo che questo sia un bene per tutti.

Questa questione dei trasporti è dunque una grande sfida per i collegamenti transeuropei, per i collegamenti nazionali, per far funzionare i sistemi urbani collassati. Dobbiamo mettere tutto insieme e capire che le risorse investite sulle infrastrutture, sulla mobilità e sui trasporti sono grandi risorse che oggi possono cambiare un modo di pensare e di consumare, un modello di sviluppo ormai irreversibilmente in crisi nel mondo.

Per una volta è opportuno considerare non acriticamente e senza pregiudizi

quanto ci viene dalle ricette americane. Se lo fanno loro, possiamo farlo anche noi. Se lo fa il Presidente Obama, possono farlo anche l'Europa e i Paesi nazionali. Mi auguro quindi che anche la campagna elettorale ci aiuti a capire quale possa essere il ruolo dell'Europa.

Affidiamo dunque a lei, signor commissario, il compito sovranazionale di dirci la verità a prescindere dalle militanze politiche, come ha fatto oggi coraggiosamente su Tirrenia.

Abbiamo la grande opportunità di affrontare i ritardi storici presenti nel nostro Paese e di cogliere questa grande occasione per sciogliere alcuni nodi storici, che hanno distorto il nostro sviluppo e che rischiano di compromettere in modo irreversibile il nostro futuro.

ANGELO MARIA CICOLANI. Anch'io ringrazio l'onorevole Tajani. In linea tecnica, sui capitoli che ha toccato emerge una direzione corretta nei temi, per cui non c'è nulla di particolare da aggiungere. Vorrei esprimere una considerazione di carattere generale sulle modalità con le quali accelerare su questi temi e costruire un quadro di risorse che l'Europa deve investire.

Ritengo che la politica dei Corridoi e la politica euro-mediterranea, ossia quella che colloca al centro il Mediterraneo e quindi il rapporto con l'Africa, vadano nella direzione dell'interesse del nostro Paese. Alcuni episodi di questi giorni stanno però diradando la nebbia, mostrando con chiarezza quanto sta accadendo.

Cina e Stati Uniti stanno impegnando risorse quasi di un ordine di grandezza maggiore di quelle dell'Europa, che sta agendo essenzialmente su un controllo monetario. Oggi, si rileva l'ulteriore diminuzione del tasso di sconto, mentre viene annunciato che, in un quadro di bilancio pubblico completamente diverso dal nostro, gli Stati Uniti intraprendono una manovra dell'ordine del 10-15 per cento del prodotto interno lordo, come pure la

Cina, che ha predisposto un piano di investimenti di risorse di questo ordine di grandezza per noi impensabile.

L'Europa deve però contribuire a un montante di risorse mondiale, per evitare di pagare un prezzo di isolamento rispetto alle relazioni con gli altri Paesi del mondo. I risultati di superamento degli effetti economici e sociali della crisi si ottengono infatti in un quadro unico, in cui ciascuno deve portare acqua nel secchio, quindi anche l'Europa.

D'altro canto, anche negli altri Paesi europei mi sembra che le tensioni sociali e le diminuzioni di PIL stiano giungendo a un punto tale da richiedere che le risorse all'interno della parametrizzazione di Maastricht debbano essere direzionate verso la coesione sociale. Lo straordinario sforzo da noi compiuto con più di 9 miliardi di euro per tutti gli ammortizzatori sociali rischia di essere insufficiente. Siamo chiamati a garantire all'interno della stabilità economica e finanziaria dei nostri bilanci in primo luogo la coesione sociale. Dobbiamo quindi garantire in modo diverso il finanziamento della politica di sviluppo.

Le mie domande si concentrano soprattutto su questo punto. A mio avviso, servono due livelli di flessibilità, uno dei quali porti ai livelli massimi di finanziamento, anche a carico della formazione di un debito pubblico europeo, quindi fino al 20 per cento delle opere relative alla « *Quick and short list* » e quindi all'alimentazione della politica dei Corridoi con vigore. Suggerirei poi di seguire il percorso dei « *Tremonti bond* » fino in fondo, cercando un rapporto con i Paesi membri a parte dal debito, quindi con un interesse da pagare, per favorire le politiche di investimento al fine dell'utilizzo al massimo del 20 per cento del finanziamento europeo.

Credo che questa sia una politica irrinunciabile. Se ne possono trovare modalità diverse, ma è necessaria una politica di alimentazione di un fondo di sviluppo, che partecipi a questo sforzo di natura mondiale e sia direzionato anche verso la cooperazione con l'Africa, che fa parte di

un quadro di stabilità della coesione sociale che non può non riguardare le politiche di immigrazione.

Vorrei sapere quindi se in Europa qualcosa si muova in questa direzione, se il nostro vicepresidente della Commissione europea ritenga che ci siano margini o un'obbligatorietà a valle del G20 di effettuare riflessioni di questo tipo.

ALESSANDRO MONTAGNOLI. Sarò rapido, sebbene gli argomenti siano tanti. Ringrazio anch'io l'onorevole Tajani.

La Commissione ha adottato all'unanimità un testo sulla sicurezza stradale. Tra le proposte c'è anche quella della scatola nera. Vedo che tra le proposte di direttiva sono inseriti sistemi in grado di migliorare lo stato dei veicoli. Vorrei sapere dunque se possa essere inserita anche questa proposta della scatola nera. Anche al Ministro Matteoli a livello comunitario è stato chiesto di esprimere una valutazione, ma credo che possa essere inserito in questa proposta di direttiva.

Come anche nella scorsa audizione, sono state affrontate le problematiche dell'armonizzazione delle sanzioni. Oltre al problema dell'italiano che si reca in Francia, recentemente emerge il problema di persone con cultura e stili di vita diversi dai nostri provenienti soprattutto dai Paesi dell'est ai quali non accade, come a noi nei loro Paesi d'origine, di dover pagare sanzioni molto pesanti.

Sarebbe quindi urgente prevedere il rispetto delle regole non solo per l'italiano, ma per tutti. La invito dunque a cercare di accelerare garantendole il nostro sostegno, perché si tratta di un problema di sicurezza, ma anche di concorrenza sleale, dalla quale è necessario difendere strenuamente i nostri autotrasportatori anche per quanto concerne il prezzo del gasolio.

Per quanto riguarda il congelamento degli *slot*, come Commissario europeo sa che nei vari Paesi si rilevano situazioni diverse dall'Italia. Oggi, la situazione economica è particolare, ma alcune realtà hanno la volontà di crescere e chiedono che il mercato faccia la differenza.

Non sono convinto che i ritardi medi si attestino sui quindici minuti, soprattutto con gli attuali servizi garantiti da Alitalia. C'è un'attività pressante e soprattutto nell'economia del nord, nella zona più produttiva si rileva l'annosa questione degli accordi bilaterali, ma l'ipotesi di prevedere il congelamento degli *slot* ci lascia dubbiosi.

Lei ha elencato molte opere pubbliche. Esiste la Fortezza-Verona, ma Verona è al centro dei Corridoi 1 e 5. L'attuale Governo ha finanziato l'intervento dell'alta velocità fino a Verona, ma manca l'altro asse di collegamento per tutto il Veneto fino a Venezia. Poiché ci si trova nell'asse centrale tra i Corridoi 1 e 5, chiederei di valutare la possibilità di realizzare un collegamento di tutto il nord del Paese, arrivando fino a Venezia.

Gli impegni sono numerosi e anche il Governo italiano ha presentato un importante bilancio di opere pubbliche per 16,6 miliardi. Le chiederei però di aiutare, come Commissario europeo ai trasporti, anche gli enti locali del suo Paese. Oggi, gli enti locali in Italia si occupano del 60 per cento degli appalti a livello finanziario. Esistono enormi vincoli relativi al Patto di stabilità italiano, legati alle condizioni del bilancio dello Stato italiano, ma anche al Patto di stabilità europeo.

Poiché riteniamo che oggi il settore delle opere pubbliche costituisca l'alternativa a questa situazione economica, è fondamentale garantire che tutti possano fare la propria parte, per cui è necessario alleggerire il Patto di stabilità europeo per quanto riguarda la realizzazione di opere pubbliche, perché è inaccettabile che gli enti locali abbiano risorse a disposizione, ma non possano spenderle.

Anche secondo il Ministro Tremonti, questi vincoli derivano anche dalla Comunità europea, che valuta solo le uscite e non le entrate. Ritengo quindi che la Comunità europea debba compiere uno sforzo importante in questo senso. Le opere pubbliche importanti e qualificanti in programma sono numerose, ma sarebbe opportuno che anche gli enti locali potes-

sero fare la loro parte, togliendo le opere pubbliche dai calcoli dei saldi del Patto di stabilità, e pagandole, mentre oggi le opere pubbliche vengono realizzate senza pagare le ditte. In Italia, infatti, i debiti dello Stato nei riguardi delle imprese vengono stimati in circa 70 miliardi di euro.

Su questo l'Europa deve essere chiara e lei che è il Commissario europeo ai trasporti è sicuramente una voce importante in questo ambito.

LUIGI VIMERCATI. Anche io ringrazio l'onorevole Tajani dell'ampia relazione, che ci consente di esaminare tutte le linee che lei sta seguendo nella politica dei trasporti europea.

Sono felice delle buone notizie che ha dato. Rilevo però anche la riconferma della cattiva notizia del congelamento degli *slot* per sei mesi. Condivido la sua riflessione che la crisi ci collochi in un contesto straordinario. La crisi viene pagata dalle imprese, ma anche dai cittadini, dai consumatori. Una delle ragioni di fondo dello sviluppo dell'Europa in questi decenni è stata insieme al mercato unico, anche la tutela dei consumatori e il sostegno alla concorrenza. All'epoca di Mario Monti, la concorrenza era una sorta di religione laica dell'Unione europea. Su questo punto politico di fondo le chiederei dunque un ulteriore approfondimento.

È in corso il G20 e in Europa si è sviluppato un grande dibattito tra scelte protezionistiche e scelte di mercato. Questo aspetto minore all'interno di tale ampio discorso non favorisce però la concorrenza.

La ricaduta italiana di questo provvedimento è particolarmente grave, giacché, a differenza di altri Paesi, in relazione alle note vicende Alitalia abbiamo già una legge sostanzialmente anticompetitiva nel trasporto aereo. Per tre anni, l'Autorità non può intervenire per sostenere la concorrenza. Sulla tratta Milano-Roma, circa il 95 per cento dei voli è detenuto dalla nuova Alitalia-CAI, per cui il blocco degli *slot* avrebbe un effetto teso a sostenere prezzi già molto alti e una situazione in

cui spesso gli aerei sono semivuoti anche per effetto dei prezzi.

Il passeggero italiano non solo paga tariffe in media molto più alte di altri passeggeri per tratte simili, discussione già svolta in Senato verificando le differenze rispetto a Barcellona-Madrid, Francoforte-Berlino, tratte paragonabili per lunghezza, ma non per i prezzi, ma paga anche 3 euro a biglietto per sostenere il *welfare* dell'Alitalia. Anche questa è una specificità tutta italiana. Aggiungere a questo il blocco degli *slot* e dunque l'impossibilità di cedere gli *slot* ad altre compagnie servirà a contrarre il servizio aereo e a impedire l'ingresso di nuove compagnie nel traffico aereo italiano con una conseguente, auspicata riduzione del prezzo dei biglietti.

Invito il commissario a riconsiderare questa proposta di congelamento, ricordando come oggi Alitalia-CAI non sia più la compagnia nazionale. Può essere ancora la compagnia di bandiera sul piano simbolico, ma è una compagnia privata. Ritengo quindi che debba essere soggetta alle leggi di competizione delle compagnie private.

LUIGI GRILLO, *Presidente della 8^a Commissione del Senato*. Vorrei chiedere lo sconto di trenta secondi per rispondere all'ex presidente Meta sulla questione della portualità.

Da sette anni, in Senato stiamo cercando faticosamente di portare a conclusione questa riforma e credo che ormai siamo vicini al traguardo per quanto riguarda le intese con il Governo. Abbiamo speso l'intera XIV Legislatura ragionando in un Comitato ristretto con maggioranza e opposizione, intendimento che vogliamo percorrere anche questa volta perché i porti non sono di sinistra né di destra, ma costituiscono l'infrastruttura strategica più importante dell'Italia, che dispone di 250 porti, di cui 25 governati da autorità portuali.

In base al confronto e al dibattito sviluppati in Senato, non sembrano rilevabili forti divergenze. Ci sono due problemi, il primo dei quali rappresentato dal

terribile condizionamento subito dalla congiuntura finanziaria sfavorevole. Oggi, i giornali pubblicano il drammatico crollo delle entrate, per cui è molto difficile chiedere al Ministro dell'economia e delle finanze che almeno 2 degli 8 miliardi di euro pari al gettito annualmente garantito all'Erario dalla portualità possano essere retrocessi alle autorità per gestire l'autonomia. Per l'autonomia finanziaria nei porti, che è già norma consolidata, è dunque difficile trovare l'ancoraggio di un cespite.

Stiamo ragionando con la nuova Cassa depositi e prestiti. Dobbiamo abituarci a considerare che la BEI è in Lussemburgo, ma che la nuova Cassa depositi e prestiti sarà la nostra BEI.

Si compiono passi molto importanti e quanto è avvenuto a Genova è di buon auspicio per la questione del lavoro portuale, che è stato l'elemento di divisione, perché noi spingevamo per una normativa più avanzata. Del resto, auspice il Ministro Sacconi, abbiamo realizzato un'importante riforma del mercato del lavoro e vorremmo non retrocedere dalla normativa esistente e quindi non normare le situazioni di fatto quali Genova e andare avanti.

La differenza tra i nostri e i porti del nord Europa non è infatti solo riconducibile al fatto che non abbiamo ancora scommesso sulla logistica in maniera convincente, ma alla questione dei servizi e del lavoro in porto. Le dogane lassù chiudono otto occhi. Le nostre dogane sono più serie, ma molto più burocratizzate.

Per quanto riguarda i fondi, per i nostri porti sta passando il concetto di porto lungo: abbiamo bisogno non di nuove banchine, ma di un'organizzazione moderna nei porti, di retroporti, di autostrade e ferrovie idonee a inanellare questa catena della logistica.

Ritengo pertanto che, dopo la fine di questa terribile crisi, la più devastante degli ultimi 60 anni, con l'America che, scoprendo oggi la sua forza non solo come Paese produttore, ma soprattutto come Paese consumatore, rimetterà in cima i

Paesi del lontano est, la Cina e l'India, emergerà come siamo la piattaforma logistica nel Mediterraneo. Se quindi non capiamo che la ricchezza viene dal mare, non capiamo quale sia il futuro di questo Paese.

Credo che a breve, consentendo anche ai colleghi della Camera di esaminare approfonditamente queste nuove normative, concluderemo questo processo di riforma, che ci permetterà di puntare sulla portualità.

Ho molto apprezzato la relazione puntuale, precisa e circoscritta del vicepresidente Tajani, che ha fornito risposte adeguate a numerose questioni. Desidero quindi porre solo una domanda, che il mio collega capogruppo ha già anticipato. Oggi, si svolge questo vertice dei venti Paesi. Stando agli annunci e alle previsioni, non sembra che emergeranno grandi intese, anche perché gli americani sono stati coraggiosi nel denunciare una situazione che non immaginavano accadesse, giacché il più grande sistema finanziario del mondo è fallito, è deragliato. Gli americani hanno infatti creato due monete, quella ufficiale, con cui hanno garantito il progresso al popolo americano, e quella virtuale, con cui hanno fatto gli imperatori nel mondo. Quella virtuale non poteva durare: è stato sufficiente lo sgonfiamento della bolla immobiliare perché crollasse un mattone e di conseguenza l'intera piramide.

A questo punto, gli americani si sono svenati e gli europei, francesi e tedeschi, continuavano a ribadire come 1000 miliardi di dollari fossero insufficienti e occorressero nuove regole. La settimana scorsa, gli americani si sono dati nuove regole e difficilmente i *partner* europei potranno negarlo. Gli americani si sono dati nuove regole e ci chiederanno di mettere in campo risorse aggiuntive, perché finora l'Europa non è stata generosa.

Noi abbiamo l'alibi che il Ministro Tremonti ci ricorda ogni giorno, ovvero un debito pubblico che ci condanna a non poter sfondare il bilancio, anche se le alternative esistono, ma bisognerebbe

avere il coraggio politico di metterle in campo. Ci chiediamo però se in questa situazione si possa ipotizzare di aprire i cordoni della borsa e acquietare il mercato, magari rilanciando le grandi riforme di strutture (pensioni, sanità, pubblico impiego). Nel 1992 si fece, ma perché avevamo toccato il fondo. Oggi, non siamo ancora a quei livelli, quindi è difficile farlo.

In queste condizioni, al di là di quanto accadrà oggi, a livello parlamentare dovremmo chiederci se l'Europa sia in condizione di porsi come soggetto politico forte, se con l'euro, che è una moneta più forte del dollaro, possa accedere a un indebitamento a lunga scadenza ed emettere eurobond o le divisioni in Europa ci inducano a continuare a ragionare con l'ausilio della finanza derivata, per cui sono i Paesi appartenenti alla Comunità europea che ci devono dare dei soldi e noi li spendiamo al meglio. Questo è il quesito politico.

D'altro canto, stiamo attenti - mi rivolgo all'onorevole Tajani, che è molto preciso e sensibile - perché a livello di organizzazione bancaria e finanziaria si stanno facendo progressi. La BCE, che ha operato molto bene, perché ha perseguito fino in fondo il mandato di contrastare l'inflazione, oggi diventerà titolare della vigilanza transfrontaliera. Nuovi compiti saranno dunque assegnati alla BCE, perché le banche centrali hanno funzionato in questa Europa.

Sulla linea del recupero del controllo del sistema finanziario impazzito soprattutto in America, reagiamo in maniera sollecita sull'altro punto, che è politica schietta: assumere e decidere se l'Europa, in quanto soggetto politico maturo in grado di parlare con una voce sola sulle diverse politiche, sia in grado di assumersi il carico di contrarre un debito pubblico con le future generazioni e di emettere eurobond. Questo è il quesito.

Vorrei chiedere al vicepresidente di fornirci qualche interessante notizia in ordine alla discussione all'interno della Commissione.

SILVIA VELO. Vorrei porre solo due domande, una delle quali sollecitatami dall'onorevole Montagnoli, con cui condivido la preoccupazione rispetto all'impossibilità degli enti locali di fare investimenti, e che ha chiesto quindi di conoscere le intenzioni della Commissione UE in tal senso.

Le vorrei chiedere di illustrarci la posizione del Governo italiano rispetto a un'eventuale modifica del Patto di stabilità, ovvero se abbia chiesto di rivederlo in modo da consentire agli enti locali di sbloccare quegli investimenti indispensabili per lo sviluppo. Se così non fosse, infatti, diventerebbe una sorta di gioco delle parti, come rischia di essere la questione Tirrenia.

La scorsa settimana, il Ministro Matteoli ha ribadito in Commissione che la UE ci obbliga a privatizzare Tirrenia e a farlo in blocco, rispondendo alla richiesta di alcune Regioni di spaccettarla e di andare a gare regionali. Lei ci ha detto che la scelta di privatizzare Tirrenia è una decisione autonoma del Governo, per cui o abbiamo capito male noi o ha capito male il Ministro Matteoli.

Il Ministro Matteoli ha anche affermato l'esigenza di tagliare alcune tratte che assicurano i collegamenti con le isole minori, perché hanno una redditività troppo bassa, dichiarando come gli uffici gli segnalassero di rischiare una segnalazione alla Corte dei conti sostenendo queste tratte. Lei afferma invece che non si possono dare aiuti pubblici a un armatore, ma si possono dare sovvenzioni a copertura dei tragitti con le isole minori, sussidi per le rotte non commerciali. Anche qui l'occasione sarebbe utile per chiarire questo punto, perché altrimenti diventa difficile per noi lavorare.

Ribadisco la nostra posizione: non abbiamo mai difeso l'attuale situazione, l'attuale gestione, i costi di Tirrenia, siamo convinti dell'opportunità di andare a un superamento di questo, siamo favorevoli alla liberalizzazione. Sarebbe infatti dannoso passare da un monopolio pubblico a un monopolio privato. Proponiamo quindi

una gara per la liberalizzazione, più che per la privatizzazione, un superamento dell'attuale situazione della gestione Tirrenia a due condizioni: la clausola sociale, cioè la tutela dei livelli occupazionali, e la garanzia del mantenimento almeno dei servizi di collegamento esistenti, con particolare riferimento alle isole minori, dove i costi e i disagi sono ugualmente maggiori.

PRESIDENTE. Do la parola all'onorevole Tajani per la replica.

ANTONIO TAJANI, *Vicepresidente della Commissione europea e Commissario responsabile per i trasporti*. Cercherò di essere sintetico. Naturalmente, rimango a disposizione degli onorevoli parlamentari per qualsiasi risposta che magari non riuscirò a dare per ragioni di brevità.

Comincio dalla domanda politica, emersa da molti interventi, sul ruolo dell'Europa. Di fronte a una crisi globale, abbiamo bisogno di risposte globali. L'Europa è uno dei protagonisti e dei soggetti politici che devono poter svolgere un ruolo. Dopo tanti momenti di difficoltà, è finalmente riuscita negli ultimi mesi a svolgere un ruolo politico di primo piano, determinante. Nella crisi tra la Federazione Russa e Georgia, nella crisi energetica tra la Federazione Russa e Ucraina l'Europa ha giocato una sua partita. Adesso è chiamata a giocarla nuovamente.

L'inizio è stato positivo: l'Europa è stata la prima a muoversi come Commissione, Consiglio e Parlamento. È difficile all'occhio del cittadino europeo far capire la differenza tra Consiglio, Commissione e Parlamento. Il cittadino guarda all'Europa, e lo considero giusto. Ci siamo mossi tempestivamente. Tutto è perfettibile, ma ritengo che sia stata realizzata un'azione più incisiva rispetto al passato.

Per quanto riguarda le misure concrete, ancora non è stata presa alcuna decisione in materia. Si è comunque discusso di una serie di interventi per quanto riguarda in particolare le infrastrutture, perché è stata mia la decisione di avviare un contatto diretto per rinforzare il sistema di garan-

zie da parte della Banca europea degli investimenti per i privati che intendano investire nel settore delle reti TEN e mi auguro si possa arrivare a una conclusione di questo accordo nelle prossime settimane. Si è discusso anche della possibilità di utilizzare i fondi pensionistici privati per emettere *bond* relativi ai progetti prioritari. Ci stiamo lavorando e questo potrebbe essere un buon sistema di garanzia.

Per quanto riguarda le risorse, non credo sia possibile incrementarle adesso. Nel prossimo bilancio, mi auguro si possa fare di più in particolare nel settore dei trasporti.

A proposito di trasporti e di reti trans-europee, rispondo agli onorevoli Misiti e Gozi per quanto riguarda il progetto Africa. Non esiste un progetto trasporti per l'Africa. Presto presenteremo una comunicazione congiunta con il Commissario per lo sviluppo e gli aiuti umanitari, Louis Michel, e il Commissario responsabile dei rapporti esterni, Benita Ferrero-Waldner, il cui primo firmatario è il sottoscritto, che inserisce la politica dei trasporti e la realizzazione di infrastrutture in Africa nel contesto più ampio della cooperazione con l'Africa. Posso anche annunciarvi che stiamo lavorando con un alto funzionario responsabile del settore trasporti e infrastrutture per rinforzare la Delegazione della Commissione europea ad Addis Abeba presso l'Unione africana. Si tratta di un settore importante.

Mi fa piacere che la mia sollecitazione abbia raccolto consensi da parte degli onorevoli parlamentari. È ovvio che bisogna rinforzare le autostrade del mare e i sistemi portuali. Non credo che un porto solo possa risolvere il problema. Dobbiamo pensare, come si sta già facendo, a sistemi portuali quale quello di Barcellona-Marsiglia-Genova o di Trieste-Capodistria. Dobbiamo guardare anche ai porti del fronte sud, nell'area del Mediterraneo, a cui faceva riferimento l'onorevole Misiti.

Proprio perché vogliamo guardare all'Africa e fare in modo che ci sia un'interconnessione tra i progetti prioritari in sede europea e i progetti prioritari del-

l'Unione africana, a cominciare da quelli del nord Africa, è necessario che ci sia uno sviluppo e una realizzazione piena di alcuni di questi progetti, come ad esempio il numero 1, riguardante l'asse Berlino-Palermo. Non possiamo far altro che sollecitare i Governi. Abbiamo dato un contributo economico importante. L'altro giorno ho incontrato il Ministro austriaco per quanto riguarda la parte di Berlino, ma l'Italia deve attenersi alle richieste fatte nella programmazione finanziaria 2007-2013. Dopo il 2013 potranno essere inseriti altri progetti prioritari, ma l'Italia può chiedere — questo riguarda anche quanto mi era stato sollecitato dall'onorevole Montagnoli sulla Fortezza-Verona — di farsi cofinanziare nei progetti annuali che vengono banditi. Naturalmente, le cifre sono differenti da quelle delle reti TEN, ma da un punto di vista politico si tratta di una libera scelta del Governo italiano in questo settore.

Per quanto riguarda la politica portuale, stiamo preparando alcune linee guida sui finanziamenti relativi ai porti. La portualità è importante, tanto che ho sottolineato nel mio intervento il ruolo del Progetto Marco Polo, che stiamo valorizzando e che è legato in particolare al trasporto intermodale, al rafforzamento delle vie del mare. Nei bandi di gara pubblicati il 31 dello scorso mese, una parte importante è dedicata alle « autostrade del mare ».

La nostra scelta politica è quella di riequilibrare il sistema dei trasporti passando dall'attuale trasporto prevalentemente su gomma al trasporto marittimo, ferroviario e aereo.

Per quanto riguarda la questione dei Corridoi, accetto e accolgo la proposta dell'onorevole Meta per rafforzare il sistema di coordinamento relativo al Corridoio 8, che non è uno dei progetti prioritari anche perché riguarda Paesi che non fanno parte dell'Unione europea. Poiché da parte italiana si rileva un grande interesse a intervenire per dare più forza all'attività di coordinamento e di propulsione per la realizzazione di questo pro-

getto, si può prendere in esame la sua proposta, che mi auguro di poter realizzare. Comunque, le farò sapere quanto sia stato fatto.

Condivido assolutamente le considerazioni dell'onorevole Montagnoli in merito alle sanzioni transfrontaliere. Come Commissario europeo, ho citato il caso dell'italiano che commette l'infrazione all'estero, ma questo naturalmente vale per tutti, anche per gli stranieri che commettono infrazioni in Italia: le regole devono essere uguali per tutti, anche per una questione di concorrenza. Per quanto riguarda il risparmio dei tempi del Cielo unico europeo, ho detto che « mediamente » ogni aereo porta un ritardo di quindici minuti, sebbene alcuni aerei abbiano anche tre ore di ritardo.

Sono molto impegnato nel rapporto con gli enti locali: c'è un Progetto Civitas che intendo rinforzare, perché riguarda il trasporto urbano. Pensavo di ribattezzarlo *Civitas futura* per rinnovarlo, ma vedremo se saremo in grado di avere i finanziamenti necessari. Numerosi esperti nazionali italiani presenti nella Commissione europea sono rappresentanti degli enti locali. Gli enti locali possono partecipare ai progetti e per quanto mi riguarda nulla mi induce a voler ridurre il ruolo, mentre considero giusto incentivare la presenza degli enti locali nelle istituzioni comunitarie.

Per quanto riguarda i sistemi di trasporto intelligenti (ITS), siamo assolutamente impegnati. L'onorevole Gozi mi ha chiesto cosa intendiamo fare in futuro. La questione ITS sarà l'argomento principale del prossimo Consiglio dei ministri informale che si svolgerà a Praga. La Repubblica Ceca è particolarmente sensibile a questo tema. Se lei ritiene, potrò informarla degli sviluppi e delle decisioni eventualmente assunte nel Consiglio informale di Praga.

Ho chiesto di mettere all'ordine del giorno del Consiglio dei ministri di lunedì la questione della crisi. Nel corso di una riunione informale, ho presentato un documento anch'esso informale dedicato alla

crisi nel settore dei trasporti, che è stato oggetto di discussione da parte dei ministri e che, se lo ritenete opportuno, essendo un « *non paper* » comunque sottoposto all'attenzione dei servizi della Commissione, posso inviare ai quattro presidenti perché possano averne conoscenza e valutare la mia idea sull'impatto della crisi nel settore dei trasporti. Mi pare che tale documento sia stato accolto con grande interesse dai Ministri dei trasporti dell'Unione.

Per quanto riguarda la vicenda *slot*, a differenza dei Parlamenti nazionali, il potere di iniziativa legislativa non è, secondo l'ordinamento europeo, nelle mani del Parlamento, né del Consiglio, ma la Commissione ha un potere di iniziativa legislativa per fare poi approvare dal Parlamento e dal Consiglio il provvedimento. Come dice il Trattato, sarei stato carente, se non avessi sottoposto all'attenzione del Parlamento e del Consiglio una proposta che veniva sollecitata da tutte le compagnie aeree, anche se quelle *low cost* non si sono pronunciate, perché hanno posizioni differenziate. Ripeto, ai sensi del Trattato, quindi, sarei stato carente se non avessi fatto questa proposta, che il Parlamento e il Consiglio possono liberamente esaminare.

Tengo a dire che non è una proposta che intende favorire l'Italia. Come Commissario europeo, devo occuparmi dei problemi di ventisette Stati membri di fronte a una crisi del sistema del trasporto aereo. I dati sono allarmanti e quando ho deciso di sottoporre il problema all'attenzione del Parlamento e del Consiglio guardavo non al problema Alitalia, ma a una situazione generale di crisi, e la proposta ha avuto numerosi apprezzamenti. Mi rimetto sempre alle scelte del Parlamento, che è sovrano, e del Consiglio.

Considero sempre preferibile avere una regolamentazione di tipo europeo. Ricordo che il congelamento è stato previsto solo per sei mesi, non *sine die*, e quindi inciderebbe soltanto sulla prossima estate. Nel corso del Consiglio dei ministri in cui si è dibattuto di questa questione, rispondendo a una sollecitazione del Governo britan-

nico, ho anche dichiarato che, risolto il problema con il congelamento degli *slot* per questi mesi, si potrà ridiscutere tutta la normativa sugli *slot*.

È preferibile regolare le questioni a livello europeo perché l'articolo 14, punto 6, commi a) e b) del regolamento degli *slot* dà ai regolatori nazionali la possibilità di prendere delle decisioni autonome. Invece di avere una situazione omogenea, che in presenza di una crisi congela una situazione, rischiamo quindi di avere soluzioni a macchia di leopardo, decise dai coordinatori nazionali, con risultati non positivi.

Ritengo inoltre che il risultato non sia così negativo e preoccupante per la concorrenza. Ho letto dichiarazioni di esponenti politici della Lombardia preoccupate per quanto riguarda Malpensa. La nuova Alitalia-CAI è una compagnia più piccola di Alitalia, quindi vi sono spazi. La conferma che ci sono *slot* possibili su Malpensa...

LUIGI VIMERCATI. È Linate infatti il problema, non Malpensa.

ANTONIO TAJANI, *Vicepresidente della Commissione europea e Commissario responsabile per i trasporti*. Ho buona memoria: le prime dichiarazioni esprimevano grande preoccupazione per il destino di Malpensa, ma mi pare che su Malpensa ci siano grandi spazi. Posso elencarvi dati riguardanti la situazione italiana. A Fiumicino, Easy Jet aveva zero *slot* nel 2008, ne ha ricevuti 7.232 in data 24 marzo 2009; a Fiumicino Lufthansa aveva 6.137 *slot* nel 2008 e in data 24 marzo 2009 ne ha 6.684; a Malpensa EasyJet aveva nel 2008 15.534 *slot*, in data 24 marzo 2009 ne ha 22.936, Lufthansa 8.741 *slot* nel 2008 e in data 24 marzo 2009 ne ha 19.520. Il mercato quindi è in movimento e nessuna compagnia aerea si è dimostrata così preoccupata.

Si tratta comunque di un provvedimento che riguarda esclusivamente i sei mesi dell'estate 2010. Sono sempre disposto ad accettare i miglioramenti e le correzioni che il Parlamento vorrà apportare

alla proposta, ma la mia scelta è stata dettata dal fatto di essere titolare dell'iniziativa legislativa, perché, se non avessi formulato questa proposta, sarei stato carente, termine che l'onorevole Gozi conosce molto bene, perché conosce bene le istituzioni europee. Questa proposta può essere accettata o rifiutata, ma ne sottolineo l'importanza, la validità, la limitatezza nel tempo.

Per quanto riguarda Tirrenia, ribadisco quanto ho detto, ma le valutazioni politiche sono libere. Desidero però sottolineare come la collaborazione con le autorità italiane sia eccellente e tuttora in corso, con aspetti che necessitano un'analisi ulteriore vista la complessità della situazione.

La scelta di privatizzare Tirrenia è vero che è una decisione autonoma del Governo italiano, ma ho già detto che la Commissione europea accoglie con favore, rispetto alla quale non possiamo prendere formalmente posizione.

Ho precedentemente detto che la privatizzazione rappresenta una soluzione solida e credibile nel momento in cui una società di proprietà pubblica versi in uno stato di crisi. Può essere che, a giudizio dell'Italia, l'unico modo per rispettare le normative comunitarie possa essere quello della privatizzazione. Interpreto in questo modo le parole del Governo italiano. Non ha avuto un ordine categorico dall'Unione europea, ma evidentemente il Governo italiano ritiene che l'unico modo per rispettare normative comunitarie sia quello della privatizzazione, rispetto alla quale siamo neutri, ma che rappresenta «una soluzione solida e credibile». Di più non posso dire, perché il *dossier* è ancora aperto, le valutazioni politiche di ogni parte in un Parlamento sono legittime e ho espresso chiaramente la mia posizione, che è la posizione della Commissione europea rispetto alle normative europee.

Mi scuso se non ho potuto rispondere a tutte le domande in maniera dettagliata, ma rimango a disposizione di tutti gli onorevoli deputati e senatori delle Commissioni per fornire risposte più specifi-

che. Se le Commissioni intenderanno effettuare un altro incontro su argomenti concernenti i trasporti, consideratemi sempre a totale disposizione. Come faccio con il Parlamento europeo, essendo cittadino italiano e commissario italiano, ritengo mio dovere informare il più possibile le istituzioni italiane del lavoro che svolgo e di quello che accade nelle istituzioni comunitarie. Quando i signori presidenti decideranno di convocare ancora una volta le Commissioni per discutere della politica europea dei trasporti, consideratemi a vostra totale disposizione, come confermo la mia totale disponibilità a rispondere a tutti i vostri quesiti. Grazie.

PRESIDENTE. Ringrazio i colleghi presidenti e il Vicepresidente della Commissione europea e Commissario responsabile per i trasporti, Antonio Tajani.

Dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 15,20.

*IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE
DELLA CAMERA DEI DEPUTATI*

DOTT. GUGLIELMO ROMANO

*Licenziato per la stampa
il 19 maggio 2009.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

€ 0,70



16STC0003670