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