

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE DELLA  
VIII COMMISSIONE DELLA CAMERA  
PIETRO ARMANI

**La seduta comincia alle 16,10.**

**Sulla pubblicità dei lavori.**

PRESIDENTE. Avverto che, se non vi sono obiezioni, la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso impianti audiovisivi a circuito chiuso.

*(Così rimane stabilito).*

**Audizione del Vicepresidente della Commissione europea, Commissario europeo per i rapporti con il Parlamento europeo, per l'energia e per i trasporti, Loyola De Palacio, sugli sviluppi della politica europea in materia di pianificazione e realizzazione degli interventi infrastrutturali, con particolare riferimento al piano delle reti transeuropee di trasporto (TEN).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, ai sensi dell'articolo 127-ter, comma 2, del regolamento della Camera, l'audizione del Vicepresidente della Commissione europea, Commissario europeo per i rapporti con il Parlamento europeo, per l'energia e per i trasporti, Loyola De Palacio, sugli sviluppi della politica europea in materia di pianificazione e realizzazione degli interventi infrastrutturali, con particolare riferimento al piano delle reti transeuropee di trasporto (TEN).

Al riguardo desidero innanzitutto, anche a nome dei presidenti Grillo e Romani (che si scusa di non poter intervenire),

ringraziare la commissaria per la disponibilità dimostrata attraverso la sua presenza all'odierna seduta delle Commissioni riunite, che assume un particolare rilievo in occasione del semestre italiano di presidenza dell'Unione europea.

Ricordo che i Parlamenti degli Stati membri dell'Unione europea hanno negli ultimi anni prestato sempre maggiore attenzione — come dimostra da ultimo la riunione svolta a Roma tra le Commissioni lavori pubblici europee — ai temi connessi alla politica infrastrutturale, anche alla luce dei recenti progressi registrati in ordine al finanziamento ed alla realizzazione di reti di collegamento intermodali, ai quali è stata impressa, soprattutto negli ultimi mesi, una significativa accelerazione. Dei meriti di tale accelerazione possiamo dare atto, tra gli altri, alla stessa Vicepresidente della Commissione europea, che con impegno e determinazione sta perseguitando l'obiettivo della crescita e dell'ammmodernamento della dotazione infrastrutturale dell'Europa.

Non mi resta dunque che darle immediatamente la parola, ricordando che dopo il suo intervento vi sarà la possibilità, per i colleghi, di porre quesiti e svolgere considerazioni in merito all'argomento all'ordine del giorno, al termine dei quali la commissaria potrà replicare. Avverto soltanto che dovremo concludere i nostri lavori attorno alle ore 18, poiché i colleghi dell'8<sup>a</sup> Commissione del Senato dovranno recarsi a Palazzo Madama per proseguire l'esame del disegno di legge di riordino del settore radiotelevisivo.

Avverto infine che gli uffici della Camera dei deputati hanno predisposto, sul tema in discussione, un'utile documenta-

zione che è stata distribuita a tutti i presenti. Do ora la parola alla commissaria europea Loyola De Palacio.

**LOYOLA DE PALACIO**, Vicepresidente della Commissione europea, Commissario europeo per i rapporti con il Parlamento europeo, per l'energia e per i trasporti. Ringrazio i presidenti e gli onorevoli presenti. È con molto piacere che ho risposto al vostro invito per discutere con voi di una questione di vitale importanza per lo sviluppo della nostra Europa. Per il mio passato di parlamentare ho sempre tenuto in massima considerazione il ruolo che le attività parlamentari hanno per il corretto funzionamento delle istituzioni e per la crescita dei paesi.

Nel mio ruolo di Vicepresidente della Commissione, incaricata delle relazioni con il Parlamento europeo, questo dialogo con i rappresentanti dei cittadini rimane al centro delle mie attività. L'importanza delle infrastrutture nei settori di mia competenza, energia e trasporti, è primaria. Il recente Consiglio europeo di ottobre, sotto la presidenza italiana, ha sottolineato in maniera decisiva il contributo delle grandi infrastrutture per il rilancio della crescita economica. Nel presentare le recenti iniziative della Commissione inizierò illustrando brevemente l'evoluzione della politica sulle reti transeuropee di trasporto (TEN) e come questa è stata recentemente aggiornata con nuove priorità tenendo anche conto dell'ingresso di dieci nuovi paesi; illustrerò poi il collegamento tra questa e l'iniziativa europea per la crescita ed infine mi soffermerò sulla situazione italiana nel contesto dei programmi e progetti europei.

Tenterò di rimanere nei tempi previsti, tuttavia tale ampiezza è solo il riflesso del grande lavoro svolto e della ricchezza di proposte che, negli ultimi mesi, la Commissione europea ha avanzato nell'ambito delle reti transeuropee di trasporto.

Anzitutto, lo sviluppo delle infrastrutture per il trasporto e l'energia è un fattore determinante della crescita economica, della competitività e della coesione territoriale del nostro continente.

Come potete ben comprendere, quali membri di Commissioni parlamentari per i lavori pubblici, con il fine di sviluppare l'Unione europea la nostra responsabilità è stata finora legata al medio e lungo periodo. La rete transeuropea di trasporto rappresenta, per la sua stessa natura, una iniziativa a lungo termine: i primi orientamenti furono adottati nel 1996.

Al mio arrivo alla Commissione ho preso una serie di iniziative per rilanciare una vera politica comune dei trasporti a livello europeo. Sulla nostra proposta la Commissione europea ha adottato, nel 2001, il Libro Bianco per una politica europea dei trasporti all'orizzonte del 2010, che ha collocato lo sviluppo delle infrastrutture nel contesto di una mobilità sostenibile. Su questa base, una prima proposta di revisione delle reti transeuropee dei trasporti è stata adottata nell'ottobre del 2001, insieme ad una sostanziale modifica delle regole finanziarie.

Già in quella occasione, la revisione mirava a stimolare un più rapido avanzamento dei progetti finanziati, caratterizzati da gravi ritardi e da percentuali di realizzazione molto basse. Ancora oggi, tuttavia, quelle proposte di revisione sono in attesa del pronunciamento del Consiglio. Per rilanciare il dibattito e per integrare nella rete transeuropea i paesi che entreranno nell'Unione nel 2004, la Commissione ha deciso per un ulteriore passo in avanti, con una revisione ancora più profonda degli orientamenti delle TEN. Adottata, su mia proposta, il primo ottobre scorso dalla Commissione, questa nuova revisione è stata trasmessa senza indulgìo al Consiglio e al Parlamento europeo perché fosse esaminata rapidamente ed adottata secondo la procedura di co-decisione.

Con questa iniziativa la Commissione ha voluto dare nuovo slancio alla costruzione delle reti transeuropee verso l'orizzonte del 2020: in un'Europa a 25 stati o più, questo è un compito troppo importante sia in termini di coesione territoriale

sia per le sue ripercussioni sulla crescita economica perché se ne possa accettare la mancata esecuzione.

Finora le infrastrutture transfrontaliere di grandi dimensioni hanno accumulato i maggiori ritardi a causa delle complesse procedure amministrative, della scarsa priorità attribuita loro dagli Stati membri, delle incertezze connesse alla scelta dei tracciati ed al processo di pianificazione e della complessità di coordinare progetti di carattere transfrontaliero. A ciò si è aggiunta la difficoltà di strutturare consorzi di imprese sovranazionali capaci di gestire tali opere. Infine, anche dove i finanziamenti comunitari erano disponibili, non sempre il livello di sostegno e di impegno politico è stato adeguato ad incoraggiare gli investimenti degli operatori pubblici o privati. Eppure in Italia, ad esempio, vi è notevole interesse per i collegamenti con il resto dell'Europa, la cui debolezza genera una perdita di competitività ed un'eccessiva congestione del traffico in alcune sezioni.

L'ambiziosa revisione degli orientamenti mira a risolvere queste difficoltà. Essa ha due finalità principali: in primo luogo rispondere all'esigenza di ampliare le TEN per migliorare la coesione territoriale e stimolare la competitività ed il potenziale di crescita dell'Europa allargata. Questa estensione delle reti ai futuri Stati membri offre l'opportunità di ridurre la congestione sugli assi principali ed incoraggiare l'intermodalità dell'Europa allargata, condizione *sine qua non* per uno sviluppo sostenibile del trasporto nell'Unione europea. In base alle stime, entro il 2020 il traffico merci aumenterà del 70 per cento nei 15 Stati membri attuali dell'Unione europea e del 100 per cento nei nuovi Stati membri. È quindi chiara l'esigenza di interventi urgenti che forniscano le infrastrutture necessarie per affrontare tale incremento del traffico negli Stati membri attuali e futuri.

La seconda importante finalità della revisione degli orientamenti delle TEN è concentrare le risorse sui progetti infrastrutturali prioritari e facilitare l'accordo del Consiglio e del Parlamento su queste

nuove proposte, in modo che possano entrare in vigore al più presto, come richiesto dal Consiglio europeo.

In questa situazione e nel contesto dell'iniziativa europea per la crescita, la proposta della Commissione costituisce un insieme coerente e completo, impennato su tre temi chiave: priorità, disposizioni organizzative e finanziamento. Per quanto riguarda le priorità, la TEN è costituita da molti progetti di interesse europeo, tra cui alcuni hanno maggiore rilevanza per il proprio carattere transfrontaliero, perché possono meglio stimolare il mercato interno della coesione territoriale europea ed anche perché contribuiscono a concentrare i flussi di traffico a lunga percorrenza su modi sostenibili di trasporto. La loro importanza è ritenuta tale da giustificare uno sforzo particolare della Comunità a loro sostegno, onde garantirne uno sviluppo coerente e promuovere una visione condivisa del loro valore presso le autorità nazionali e regionali. Questi progetti prioritari, nella proposta del primo ottobre, sono 29, tra cui diversi progetti italiani. Tale elenco è stato frutto di intensi dibattiti e di un lavoro di definizione delle priorità, basato su criteri trasparenti ed obiettivi. Desidero ricordare che gli Stati hanno presentato oltre 100 progetti e che, data la limitatezza delle risorse comunitarie, era necessario operare delle scelte. Tuttavia, anche scegliendo le infrastrutture maggiormente europee, ne è risultato un piano molto ambizioso e a lungo termine, con un costo complessivo di oltre 220 miliardi di euro.

Se pensiamo alle risorse finanziarie attualmente a disposizione degli Stati membri e degli investitori privati per le infrastrutture, è difficile immaginare il suo completamento. Non è possibile chiaramente realizzare contemporaneamente tutti questi progetti. Da qui l'idea dell'ultimo Consiglio europeo di definire un programma di avviamento rapido, con cui facilitare la celere esecuzione di quelle opere più mature e pronte a partire.

Per quanto riguarda il coordinamento tra gli Stati membri, la Commissione propone di designare dei coordinatori europei

per i progetti transfrontalieri, in modo da fornire una migliore sincronizzazione degli investimenti. I coordinatori fornirebbero ai promotori dei progetti le informazioni circa il relativo pacchetto finanziario e sonderebbero la disponibilità degli investitori privati. Un caso tipico in tal senso è il progetto di traforo del Moncenisio tra Lione e Torino, dove un coordinatore potrebbe comporre i diversi interessi nazionali ed il cui incarico potrebbe essere esteso anche ad altri tratti dell'asse in questione. Sono a conoscenza del fatto che già vi è un coordinatore informale ma molto efficace, il signor Pininfarina. Per tali progetti inoltre gli Stati membri dovrebbero raggiungere un coordinamento comune per le procedure di valutazione, conducendo in maniera transnazionale le valutazioni di impatto, anziché lasciare agli Stati il compito di valutazioni separate e frammentarie.

Il terzo punto riguarda il finanziamento. Tratterò brevemente questa questione cruciale. Il finanziamento delle reti si è rivelato da sempre una sfida complessa. Soltanto una piccola parte dei progetti individuati negli orientamenti del 1996 è stato completato ad una media annua di investimento di 18 miliardi di euro. Con una quota di supporto comunitario di 2,5 miliardi di euro ci vorranno 25 anni per completare le reti. Anche per questo motivo la proposta di revisione degli orientamenti va di pari passo con la proposta di modifica del regolamento finanziario delle TEN, che potrebbe consentire alla Commissione di cofinanziare, dopo la decisione dell'Ecofin, fino al 20 per cento del costo dei tratti transfrontalieri dei progetti.

In base alla proposta presentata dalla Commissione lo scorso ottobre, il costo dell'intera TEN sarà di 600 miliardi di euro fino al 2020, cioè quasi il 40 per cento in più dell'importo previsto dai progetti proposti nel 2001. Come ho ricordato in precedenza, i soli progetti prioritari costano 220 miliardi di euro. Sarà essenziale combinare le tre fonti di finanziamento esistenti: i bilanci nazionali, i bilanci comunitari e le risorse provenienti

dalle tariffe dell'utenza, più il grande passo in avanti nel coinvolgimento del settore privato per il finanziamento di infrastrutture. Per quanto riguarda le risorse provenienti dall'utenza, ricordo che in luglio la Commissione ha proposto una modifica della direttiva Eurovignette (o Eurobollo). Tale modifica dà un incentivo per la realizzazione di infrastrutture nelle zone particolarmente sensibili, in particolare le zone di montagna, e permette agli Stati membri di prevedere un aumento di pedaggi del 25 per cento per la realizzazione di infrastrutture sullo stesso corridoio. Questa modifica, oltre al riequilibrio modale, si propone di mantenere e migliorare la qualità delle reti transeuropee di trasporto. Ad esempio, potrebbe risultare davvero determinante per il finanziamento di alcuni progetti quali il traforo del Brennero o del Moncenisio.

Il riferimento al finanziamento delle TEN mi porta all'iniziativa europea per la crescita e alle sue finalità di mobilitare impegno politico e risorse a favore dei progetti prioritari di interesse europeo. Desidero innanzitutto ribadire che l'unico strumento vincolante da un punto di vista giuridico nel settore delle TENs è la proposta adottata dalla Commissione europea il 1<sup>o</sup> ottobre 2003. Come ho già ricordato, la Commissione ha individuato 29 progetti prioritari, tra cui diversi progetti italiani. Questa proposta deve essere adesso adottata dal Consiglio e dal Parlamento europeo secondo la procedura di codecisione.

L'iniziativa europea per la crescita è un vero piano di azione seguito ad una richiesta del Consiglio europeo, avanzata nell'ottobre scorso, di accelerare la costruzione delle reti europee di trasporto, energia e comunicazione e di promuovere l'investimento in capitale umano ed intellettuale per stimolare la crescita dell'Unione europea. L'importanza di questa iniziativa sta anche nell'aver cercato di indicare le possibili modalità di finanziamento dei progetti prioritari e, in particolare, le modalità per stimolare la partecipazione del capitale privato, associando un contesto normativo e amministrativo adeguati a finanziamenti mirati a

livello europeo. Sono proprio le *partnership* pubblico-privato a poter fornire importanti finanziamenti alle TENs.

Sulla strada dello snellimento delle procedure si sono mossi diversi Stati membri, in particolare l'Italia che, come vi è ben noto, sin dal dicembre 2001 ha approvato la legge obiettivo che dà delega al Governo in materia di infrastrutture, insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive, in modo da accelerare la realizzazione di grandi infrastrutture e aprire quanto prima i cantieri, attraverso una revisione dei processi di decisione e di autorizzazione dei progetti. Tale legge ha messo l'Italia in condizione di poter rispettare scadenze a breve termine ma soprattutto di risultare finalmente credibile sulle date di fine dei lavori. Fra i progetti prioritari inclusi nella revisione delle linee guida delle TENs, molti sono situati in territorio italiano per un investimento totale di quasi 38 miliardi di euro. Tali progetti promuovono i collegamenti fra l'Italia e i principali assi di trasporto europei: l'asse ferroviario misto Lione-Trieste /Capodistria-Lubiana-Budapest-confine ucraino (il cosiddetto corridoio V); l'asse ferroviario ad alta velocità Berlino-Verona / Milano-Bologna-Napoli-Messina-Palermo (compreso il ponte sullo stretto di Messina); l'asse ferroviario misto Lione / Genova-Basilea-Duisburg-Rotterdam /Anversa; le autostrade del mare.

Queste ultime, data l'importanza strategica della regione mediterranea per l'Unione europea, possono creare nel Mediterraneo un itinerario alternativo per evitare gli attuali problemi di congestione (riducendo, ad esempio, il traffico sugli assi alpini ed il transito ad ovest dei Balcani) o per collegare l'Europa ai paesi più periferici (quali, ad esempio, i nuovi Stati membri, Cipro e Malta), ma soprattutto contribuire ad affermare una centralità mediterranea che l'Italia ha per vocazione geografica, ma che sembra talvolta dimenticare.

Pertanto, l'Italia, in collaborazione con gli altri paesi mediterranei dell'Unione europea, è invitata a presentare nuove

proposte progettuali per la realizzazione di questi sistemi di trasporto intesi a migliorare i flussi fra la sponda nord e sud del Mediterraneo, come è stato auspicato nella recente comunicazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento europeo sullo sviluppo di una rete Euro-Mediterranea dei trasporti. Questo dovrà essere un passo fondamentale verso il rafforzamento del ruolo italiano, non più solo un nodo di transito, seppure importante, per i flussi da/per l'Europa e i paesi *partner* mediterranei, ma soprattutto catalizzatore ed attivo promotore dell'area euromediterranea di libero scambio promessa nella Conferenza di Barcellona del 1995.

In conclusione, quello che ho descritto è il contesto definito dall'Unione europea per dare vita ad una rete di trasporto efficiente, senza la quale non può esservi competitività economica. La Commissione è talmente convinta delle potenzialità delle TENs che sta cercando di facilitarne l'attuazione perfezionando costantemente la definizione degli aspetti che possono contribuire alla sua realizzazione, ad esempio con l'Iniziativa per la crescita. Adesso la Commissione si attende che gli Stati membri traducano in atti i loro impegni. Ciò significa che essi devono attuare le riforme convenute e quelle in corso di esecuzione e sostenere gli investimenti che producono crescita attraverso i loro piani di spesa nazionali e regionali.

PRESIDENTE. Ringrazio la Vicepresidente della Commissione nonché Commisario europeo, Loyola De Palacio, per la sua partecipazione e per la sua interessante e stimolante relazione relativa al problema delle TENs, al loro stato di realizzazione e, soprattutto, alle loro prospettive di finanziamento. Abbiamo accolto con grande interesse l'elencazione dei 29 progetti, ma rilevo che dal documento predisposto dagli uffici della Camera i progetti sembrerebbero 26. Fra l'altro, non figurano le autostrade del mare ma il progetto dell'asse ferroviario del corridoio intermodale ionico-adriatico: volevo capire di cosa si tratti e se sia o

meno collegato alle autostrade del mare.

Ringrazio anche il ministro Lunardi per la sua presenza, a dimostrazione della stretta connessione fra gli interessi italiani e quelli comunitari per quanto riguarda i grandi progetti intermodali transfrontalieri. Per quanto riguarda il coinvolgimento del capitale privato in questi grandi progetti, in relazione anche alle prospettive della loro redditività qualora diano luogo ad infrastrutture che si finanziano attraverso tariffe o pedaggi, la commissaria ha giustamente ricordato la galleria del Brennero, che per noi è fondamentale anche per risolvere alcuni problemi di contenzioso con l'Austria. Il tunnel sotto il Brennero, come lei sa, in gran parte sarebbe già finanziato (è stata accantonata in un fondo, e si continuerà ad accantonare, una parte dei pedaggi derivanti dal traffico sull'autostrada del Brennero, su questa grande arteria che collega l'Italia e la valle padana con il mondo germanico), qualora la concessionaria autostradale abbia la possibilità di ottenere un piano di ammortamento degli impegni finanziari per la realizzazione di tale autostrada sufficientemente significativo dal punto di vista finanziario. Al di fuori di ogni metafora, si tratta del problema del prolungamento della concessione autostradale a questa concessionaria.

Essendo stato anch'io un imprenditore, in passato, prima di dedicarmi alla politica, capisco bene che, quando si tratta di impegnarsi in maniera consistente per la realizzazione di una grande opera pubblica o, comunque, di un'opera di interesse pubblico, il capitale privato è coinvolto nella misura in cui abbia la garanzia di una remunerazione nel tempo e, soprattutto, la garanzia che questo tempo sia sufficiente a recuperare i capitali investiti. Questo è un altro punto molto importante perché, come la commissaria De Palacio ben sa, in Italia vi è uno dei più alti tassi di risparmio privato e, soprattutto, familiare dei paesi industrializzati. Il nostro, infatti, insieme al Giappone, è il paese a più alto tasso di risparmio privato. Inoltre, in seguito all'adozione, da parte del ministro Tremonti, del provvedimento noto

come scudo fiscale, si è verificato un rientro di capitali, molti dei quali sono stati investiti in immobili.

In prospettiva, penso che il capitale privato debba essere stimolato da interventi legislativi affinché i *general contractors*, ed i privati che si impegnano nel finanziamento di queste grandi opere, possano essere facilitati, in virtù di apposite norme, nel recupero dei capitali, nella possibilità di acquisire anticipazioni bancarie adeguate, nel collocamento di obbligazioni presso il mercato dei capitali e così via. Dal punto di vista della Commissione europea, ritengo che il coinvolgimento del capitale privato dovrebbe essere facilitato in tutti i modi, proprio per attenuare il peso che potrebbe gravare sulla Banca centrale europea e sullo stesso bilancio comunitario, date le dimensioni di questo impegno, cioè oltre 200 miliardi di euro, come lei ha ricordato. Con l'intervento del capitale privato si potrebbe attenuare l'impegno del bilancio comunitario, ancorché oggi si discuta, dopo la riunione dell'Eco-fin, su eventuali interpretazioni del patto di stabilità.

Ho ritenuto di intervenire per primo, perché penso che le mie affermazioni possano essere di stimolo anche per gli altri colleghi. Invito ora i componenti le Commissioni a formulare le loro domande.

**GIORGIO PASETTO.** Innanzitutto, desidero dare atto alla commissaria De Palacio — non solo per ragioni di circostanza — della sua disponibilità, e, soprattutto, dell'attenzione che rivolge ai problemi del nostro paese. Chi si occupa di questo settore, infatti, la conosce benissimo per le sue dichiarazioni e, soprattutto, per gli interventi che ha svolto in merito al dibattito sui corridoi. Perciò, desidero esprimere il mio apprezzamento per questo sforzo e per l'attenzione che rivolge ad una questione che noi consideriamo notevole. Inoltre, vorrei esprimere il mio cordoglio al suo paese, colpito da un grave lutto in seguito ad un atto terroristico in Iraq.

Detto questo, vorrei svolgere una considerazione. Mi pare che il problema dei

corridoi non sia legato soltanto ai processi di integrazione con i paesi situati ai confini dell'attuale Unione europea ma debba essere posto in connessione con i processi di allargamento, soprattutto per quanto concerne l'Italia e la problematicità dei corridoi 5 e 8. Del resto, l'Europa comunitaria è stata costituita per favorire la mobilità delle persone e delle merci. Ho l'impressione che ci sia ancora una eccessiva attenzione per la modalità stradale e non ci sia la necessaria presa di coscienza del forte recupero che dobbiamo effettuare in relazione a modalità alternative. A Milano, oggi, si sta svolgendo la Conferenza per il clima. Ritengo che, ormai, appartenga a tutte le forze politiche la consapevolezza che il trasporto su ferro rappresenta l'unica alternativa possibile.

Nel nostro paese, tutto il dibattito si è svolto intorno ai numerosi elenchi che ci sono stati forniti: 250, 150, 100, legge-obiettivo e quant'altro. Finalmente, siamo giunti ad una conoscenza complessiva della cosiddetta *short list*, cioè abbiamo ancorato il problema della decisione spettante al Consiglio dei ministri dell'Unione ad un elenco ristretto, al quale lei ha fatto riferimento. Vorrei saperne un po' di più e, innanzitutto, vorrei sapere se possa ritenerci scontato che quella lista, finalmente, è definitiva o se ci siano interpretazioni più o meno soggettive da parte di singoli paesi. Vorrei sapere, anche, in base a quali modalità sono stati scelti questi progetti.

Per quanto riguarda il corridoio 5, centrale rispetto al processo di integrazione, non soltanto europea ma anche tra est e ovest, vorrei sapere se, in sede europea, sia stata abbandonata la ipotesi di far transitare questo corridoio, anziché a sud, a nord delle Alpi, dal momento che il collegamento Torino-Lione è determinante, come ha ricordato anche lei, nella sua relazione. Il corridoio 5 è ormai definito oppure, come è trapelato, ci può essere una convivenza tra i due corridoi? Infatti, sappiamo benissimo che la realizzazione di un corridoio alternativo al di là delle Alpi significherebbe minori costi e la possibilità di una molto più rapida rea-

lizzazione. Infatti, non si presenterebbero i problemi dei valichi che, invece, noi abbiamo.

Sempre in ordine al corridoio 5, le chiedo se possa dirci qualcosa di più di quello che siamo riusciti a capire riguardo al meccanismo di finanziamento. Infatti, è chiaro che la Comunità europea interviene per il cofinanziamento ma non sappiamo bene che cosa accada tra i Governi italiano e francese. Infatti, per una larga parte di questa opera, il governo francese ritiene di dover contribuire con minori risorse in virtù del rapporto chilometrico, soprattutto per quanto riguarda il traforo. Quindi, i problemi riguardano non soltanto la allocazione del corridoio ma anche la determinazione con la quale i due governi procedono. Lei ha parlato di atti concreti da parte dei due paesi. Vorrei chiederle se il nostro Governo, al di là della buona volontà e dell'impegno dimostrati dal ministro, abbia prodotto atti tali per cui si possa dare per scontata la realizzazione del corridoio numero 5.

Riguardo al corridoio numero 8, mi pare lei non abbia posto la questione che noi riteniamo fondamentale sia per lo sviluppo del Mezzogiorno, sia — concordemente all'osservazione che, giustamente, lei formulava — in ordine alla collocazione del nostro paese nell'area del Mediterraneo. Infatti, senza il corridoio numero 8, e, soprattutto, senza il collegamento con i paesi che si trovano al di là dell'Adriatico, tra cui la Grecia, non si può procedere.

Per quanto riguarda l'autostrada del mare, se non sbaglio, c'è un programma denominato «Marco Polo». Rispetto ad esso, lei ha parlato di iniziative e di presentazione di progetti da parte degli Stati nazionali.

L'Italia ha presentato un progetto e ha prodotto iniziative in questi settori. La struttura dei porti italiani, che sono numerosi ma di piccole dimensioni, è secondo lei idonea o va comunque potenziata?

Vorrei inoltre porle due ulteriori questioni. Lei ha sottolineato che stiamo andando verso il « cielo unico » europeo, che ci pone il problema della revisione della

legge per il trasporto aereo. Si parla di *single sky*, ossia di un modo unico di governare il cielo europeo e questo è molto importante, anche se va a modificare il rapporto con gli organismi di carattere internazionale.

Vorremmo inoltre avere ulteriori notizie sulla situazione dell'Alitalia: quello che sta accadendo è un problema delle gestioni aeroportuali di Malpensa e Linate, o è un problema di carattere strutturale che riguarda le compagnie europee?

**PRESIDENTE.** Ringrazio l'onorevole Pasetto. Prima di dare la parola al Commissario De Palacio volevo rettificare la mia lettura della documentazione fornita dagli uffici della Camera. I progetti risultano infatti 26 e non 29, perché sono stati espunti quelli già realizzati, compreso il progetto 10 legato all'aeroporto di Malpensa. Abbiamo anche contattato il progetto 18, legato all'autostrada del mare.

Resta sempre la mia curiosità sul progetto 26 relativo all'asse ferroviario nel corridoio intermodale ionico-adriatico.

**LOYOLA DE PALACIO.** Vicepresidente della Commissione europea e Commissario europeo per i rapporti con il Parlamento europeo, per l'energia e per i trasporti. La ringrazio signor presidente. Prima di rispondere a tutti, volevo fare una precisazione per evitare altri eventuali interventi derivanti da un fraintendimento. Alla pagina quattro della documentazione fornita dalla Camera dei deputati, c'è un errore che può dare adito ad ulteriori confusioni. Laddove si parla della proposta di decisione del 1<sup>o</sup> ottobre 2003, si fa riferimento ad una *short list*. Non si tratta in realtà di una *short list*, ma di una *quick list*. Qual è la differenza tra le due? Lo spiegherò meglio perché è importantissimo per tutti.

È importante dissipare qualunque tipo di confusione sorta negli ultimi mesi, che ha suscitato dibattiti non solo in Italia ma anche altrove e creato numerose difficoltà. L'unica lista di progetti aventi diritto al finanziamento comunitario è quella adottata dal Consiglio dei trasporti e dal Parlamento europeo in codecisione. La *quick*

*list* è una lista aperta, la quale, tra questi progetti, riprende quelli che sono più maturi e più idonei a partire nell'anno o nei due anni successivi e che hanno una componente transfrontaliera accentuata. Ecco la precisazione che volevo fare a scanso di equivoci e che serve ad evitare ulteriori confusioni. Con ciò credo di aver chiarito il malinteso.

**ANNA DONATI.** Desidero ringraziare il Commissario De Palacio per la sua disponibilità e per il tempo che ha dedicato alle Commissioni parlamentari italiane. Volevo quindi porre tre domande. La prima riguarda la questione delle risorse, che, quando si parla di infrastrutture, è sempre l'elemento chiave di decisione. Lei ha parlato di 220 miliardi di euro al 2010, indispensabili per far partire rapidamente i progetti. Ha parlato inoltre di quattro modalità di finanziamento: bilanci nazionali, tariffe, bilancio europeo e coinvolgimento del settore privato. Volevo conoscere, all'interno di questo piano europeo di 220 miliardi di euro, quale peso viene attribuito ai diversi fattori, in modo da avere un livello di chiarezza maggiore. In particolare, vorrei sapere quali saranno le risorse disponibili provenienti dal bilancio europeo.

Vorrei inoltre conoscere la sua opinione sulla coerenza del piano prioritario europeo di grandi opere e la Convenzione delle Alpi, in particolare sul Protocollo trasporti. Non voglio nasconderle che sono interessata a conoscere la sua opinione su questo argomento, perché in Italia è in atto un dibattito. A fronte degli investimenti necessari per il traffico ferroviario, il Protocollo trasporti della Convenzione delle Alpi indica anche l'estensione delle autostrade di grande comunicazione come uno dei possibili capitoli di investimento.

Faccio presente che tale punto viene contestato e vi è stata una proposta di soppressione da parte del Governo e del Senato. Sul punto c'è un dibattito in Italia ed è interessante capire la sua opinione al riguardo. Già nel documento Van Miert c'è un riferimento preciso al fatto che i paesi che investono e che chiedono all'Europa di

investire devono essere coerenti con questo sostegno e volevo conoscere la sua opinione sulla coerenza tra il piano di investimenti, il documento Van Miert e il Protocollo trasporti della Convenzione delle Alpi.

Vorrei porle un'ulteriore domanda. Uno dei progetti prioritari attribuiti all'Italia riguarda le autostrade del mare, previsto anche nella *quick list*. In cosa si sostanzia l'impegno per il decollo e lo sviluppo delle autostrade del mare? Faccio questa domanda per comprendere se si tratta di una quota di investimenti hard, portualità e infrastrutture a queste connesse, o se sono previsti invece sistemi di incentivi più generali che possono esser assicurati per sostenere lo sviluppo del trasporto merci via mare, elemento che per l'Italia è fondamentale.

ANGELO MARIA CICOLANI. Anch'io voglio associarmi al ringraziamento per la sua presenza e al cordoglio per le vittime spagnole in Iraq.

Sia al Commissario De Palacio sia al nostro Governo (e, in particolare, al ministro Lunardi) va dato atto di avere compiuto, in quest'ultimo periodo, un lavoro straordinario teso a favorire la coesione dei 25 paesi e un comune orientamento nella direzione dello sviluppo; orientamento che, in sede Ecofin, si è ulteriormente rafforzato con l'apprestamento di strumenti finanziari che, pur dovendo ancora essere messi a punto, appaiono già in grado di sostenere uno sforzo di dimensioni colossali.

Tuttavia, ciò detto, la mia domanda vuole toccare due aspetti che non riguardano specificamente le reti TEN. Il primo attiene al concetto più generale di sicurezza, inteso anch'esso quale elemento di coesione comunitaria; mi domando se la Commissione intenda ancora compiere degli sforzi — e, se del caso, quali — per rafforzare, all'interno dei 25 paesi, l'uniformità d'uso nelle modalità di trasporto. Mi riferisco all'uniformità ed all'omogeneità, ad esempio, dei codici di sicurezza stradale; mi riferisco, altresì, alla modalità ferroviaria. Vorrei, al riguardo, sapere

quali accordi la Commissione intenda assumere con i Governi nazionali e se si stia attivando a tale proposito.

Il secondo aspetto è più attuale e concerne, in generale, il tema della sicurezza nei confronti del terrorismo e dei conseguenti investimenti. Vorrei sapere, infatti, se si stia pensando di annoverare tra gli elementi della lista, come possibili oggetti di investimento privilegiato da parte della Comunità europea, il potenziamento ed il rafforzamento della sicurezza dei sistemi di trasporto (ad esempio, degli *hub* aeroportuali più importanti o dei trasporti marittimi).

MARISA ABBONDANZIERI. Signor presidente, desidero anzitutto salutare il commissario De Palacio, di cui apprezziamo il forte temperamento, utile nella direzione del settore cui è preposta. Il lavoro svolto dall'Unione europea, perlomeno per quanto riguarda il nostro paese, finisce per decantare l'assetto e la struttura della cosiddetta legge obiettivo e della delibera CIPE; ciò, in una sorta di riordino che è avvenuto «dopo» ma del quale il paese aveva bisogno «prima»: avevamo bisogno, infatti, di concentrarci sugli aspetti più importanti, non su tutto il resto.

Qual è il suo giudizio, commissario De Palacio, sullo stato di maturità dei progetti italiani e come, realisticamente, pensa che si potrà avviare a soluzione la questione relativa al corridoio 8? È una questione fondamentale che, posta anche dal nostro Governo, potrebbe determinare il riconoscimento del ruolo che l'Italia deve e può svolgere nell'ambito del bacino del Mediterraneo, anche alla luce di quanto accadrà nei prossimi anni. La domanda è formulata nella speranza che su tale fronte si possano registrare passaggi nuovi nella direzione dell'accoglimento dell'inserimento del corridoio 8 tra i progetti da realizzare.

CELESTINO PEDRAZZINI. Vorrei ricevere dal commissario De Palacio un'informazione relativa al progetto n. 21. Nell'ipotesi di ritardi, il collegamento Genova-

Basilea (e, anzi, utilizzando il Gottardo, Milano-Basilea) potrebbe forse essere, se non un'alternativa, almeno una soluzione. Infatti, se, tra il corridoio a sud delle Alpi e quello a monte delle stesse, si verifica qualche ritardo, il collegamento richiamato potrebbe costituire una soluzione intermedia che risolverebbe molti problemi.

Ho visto che non è finanziato, e quindi si esclude, un collegamento diretto con un porto, che potrebbe essere quello di Genova; a mio avviso, infatti, Genova è un punto di riferimento per tutto il Tirreno.

**LUIGI GRILLO, Presidente della 8<sup>a</sup> Commissione del Senato.** Signor presidente, a nome della 8<sup>a</sup> Commissione del Senato, esprimo un apprezzamento per l'opportunità offertaci di incontrare il commissario De Palacio, Vicepresidente della Commissione europea, alla quale anch'io desidero rivolgere alcune domande.

Come sicuramente è noto al commissario, l'Italia ha un sistema portuale molto efficiente, che, rispetto al passato, ha recuperato molta competitività; mi riferisco al sistema forte della portualità italiana, quello dell'alto tirrenico. In tale senso, circa la finanziabilità dei 26 progetti scelti dall'Unione europea, non posso non manifestare l'apprezzamento per il chiarimento dato in ordine al significato della *quick list*. Infatti, come lei stessa ha ricordato, le polemiche sono state tante; una, maggiormente sviluppatisi nel nostro paese, ha riguardato l'esclusione del corridoio Genova-Milano-Basilea dalle cosiddette liste prioritarie (così, almeno, la situazione è stata interpretata da alcuni commentatori). Sotto tale profilo, non nego le preoccupazioni registratesi in Italia, a seguito di pronunciamenti avvenuti in sede comunitaria, circa lo «stop» al processo di liberalizzazione dei sistemi portuali e, soprattutto, all'organizzazione dei servizi relativi.

Conosciamo la personale opinione del commissario De Palacio; però, vorremmo avere maggiori informazioni in ordine agli orientamenti comunitari; infatti, per il

nostro paese, tornare indietro, quando faticosamente, negli anni passati, si è avviato un processo di liberalizzazione della portualità italiana e di privatizzazione dei *terminal* organizzati nei porti, rappresenterebbe un elemento estremamente preoccupante.

Mi sembra importante acquisire qualche elemento in più in ordine alle ipotesi circa il «carico» delle percentuali di finanziamento che, in qualche modo, questi progetti dovrebbero assorbire. Sostenere che le spese saranno sostenute in parte dal bilancio della Comunità, in parte con tariffe, in parte con il cofinanziamento statale, in parte, infine, con il coinvolgimento dei privati, è sicuramente realistico ma non consente di capire quale sia l'orientamento della Comunità circa il proprio impegno finanziario. Quindi, sarebbe utile ricevere qualche indicazione più precisa circa i finanziamenti comunitari dei 26 progetti.

**PRESIDENTE.** Prima di dare la parola al commissario De Palacio per la replica, vorrei domandare al ministro Lunardi se intende intervenire nel dibattito.

**PIETRO LUNARDI, Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.** Ringrazio il presidente Grillo e il presidente Armani per l'invito rivoltomi a partecipare all'odierna audizione, che mi offre l'occasione di salutare la commissaria De Palacio, con la quale esiste una stretta collaborazione, assai efficace e fattiva. Desidero in primo luogo testimoniare come la commissaria segua con impegno e passione i problemi della Comunità europea riguardanti i trasporti in generale e, in particolare, le reti TEN.

La ringrazio pubblicamente, inoltre, per l'amicizia e per l'affetto che ha sempre dimostrato nei riguardi dell'Italia e per l'impegno che ha profuso per risolvere i nostri problemi. Approfitto di questa occasione per farlo, perché non capita molto spesso.

Vorrei inoltre unirmi agli altri colleghi per esprimere il mio cordoglio e quello di tutto il mio dicastero per quanto è suc-

cesso ai militari spagnoli. Ringrazio, infine, la commissaria De Palacio per aver chiarito una volta per tutte la questione delle liste. Lei ha dichiarato pubblicamente che l'unica lista che conta è quella approvata dal Consiglio dei ministri dei trasporti, che io ho l'onore di presiedere in questo semestre. Le altre liste (chiamiamole *quick list*) sono liste aperte che possono essere aggiornate in qualsiasi momento e quindi non fanno testo. La ringrazio di questo chiarimento perché è bene aver sentito una volta per tutte dalla sua viva voce come stanno le cose.

PRESIDENTE. A nome di tutti i colleghi della Camera e del Senato, vorrei anche io associarmi al cordoglio e alla partecipazione per il lutto che ha colpito la grande nazione spagnola e che ci accomuna, purtroppo, per il lutto molto pesante e grave che abbiamo subito anche noi e che, peraltro, è stata un'occasione per riscoprire l'unità del popolo italiano, come spero accada per quello spagnolo. Do ora la parola alla commissaria De Palacio per la replica.

LOYOLA DE PALACIO, Vicepresidente della Commissione europea, Commissario europeo per i rapporti con il Parlamento europeo, per l'energia e per i trasporti. Innanzitutto ringrazio tutti gli onorevoli deputati e senatori e il ministro Lunardi delle condoglianze espresse per il decesso di alcuni soldati spagnoli che, come è accaduto ai soldati italiani una settimana fa, sono caduti per difendere le libertà e lo stato di diritto e per cercare di migliorare la situazione di un paese martirizzato, non da qualche mese bensì da una trentina di anni, come l'Iraq, dove sono state vissute mostruosità difficilmente concepibili da mente umana. Questa vostra solidarietà è la stessa che una settimana fa ho espresso al Governo italiano per il decesso di alcuni soldati, servitori dello Stato italiano, proprio nella stessa terra. Mi congratulo con il popolo italiano per la sua reazione e mi auguro che succeda lo stesso nel paese che conosco meglio, la Spagna. Ciò dimostra comunque che tutti

siamo solidali in Europa e che quanto di triste succede in un paese è sentito anche dagli altri, così come ci rallegriamo di quanto succede di positivo.

Ringrazio anche per avermi dato modo di discutere con voi di questioni concrete di politica europea che riguardano l'Italia. In effetti, poc'anzi il ministro Lunardi ha parlato della mia simpatia per l'Italia. Ciò è vero, non solo perché sono circondata da collaboratori italiani, ma perché da sempre l'Italia per me costituisce qualcosa di particolare, come per gran parte degli spagnoli.

Comunque, considero che l'Italia nell'ambito dei trasporti — e lo voglio dire a chiare lettere — ha dei grandissimi problemi da superare nell'ambito dell'Unione europea. L'Italia è strozzata a nord da una barriera naturale: le Alpi. Ciò genera dei problemi per il suo sviluppo economico e per la sua competitività. Se non vi si pone mano, tutti in futuro in Europa ce ne pentiremo. Ecco perché do il mio fermo appoggio ad ogni iniziativa per rendere il più permeabile possibile la barriera alpina, permettendo così che passino i flussi e che si possano esercitare le libertà che fondano il Trattato, la libertà di circolazione delle persone, dei beni e dei servizi, senza scontrarsi con la barriera insuperabile delle Alpi.

Precisato questo contesto globale, va affrontata la questione delle priorità fissate nell'ambito del Consiglio dei ministri dei trasporti europei, priorità che andranno completate in un'Europa a venticinque e, un domani, a ventisette. Spero che in questo stesso mandato parlamentare, grazie al lavoro svolto dalla Presidenza italiana e successivamente dalla Presidenza irlandese, potremo giungere alla revisione delle reti transeuropee prima dell'estate. Rispondo quindi alle domande specifiche, cominciando da quella del presidente Armani, che mi chiedeva delucidazioni a proposito del finanziamento, un argomento toccato anche da altri interventi, per esempio dalla senatrice Donati.

I problemi di finanziamento costituiscono la chiave: affinché queste carte

cessino di essere solo delle carte e diventino realtà ci vuole denaro, ma non solo. Parlerò di altre cose che voi avete appena sfiorato: per esempio, di tutte le difficoltà amministrative con cui si scontra un'importante opera infrastrutturale al giorno d'oggi. La legge obiettivo del Governo italiano cerca di agevolare queste procedure, ma non è solo l'Italia il problema. Prendiamo ad esempio la Lione-Torino: a che serve che l'Italia faccia la sua tratta se dall'altra parte non c'è nulla? Per questo si deve pensare ai soldi, ai fondi e alle risorse — e ne parlerò — però si deve anche pensare al coordinamento delle opere infrastrutturali, ai reali impegni politici da parte di tutti i paesi coinvolti, in modo che l'eventuale inadempienza comporti un indennizzo. Non parliamo di penalità, ma quantomeno di un risarcimento, altrimenti è difficile che il capitale privato si azzardi ad investire se non ci sono garanzie per la realizzazione di un progetto intero e di una tratta completa.

Inoltre, è necessario il coordinamento degli studi ambientali da una parte e dall'altra come passo fondamentale per dare impulso all'attuazione di questi progetti. Abbiamo parlato dei problemi amministrativi, del coordinamento delle opere, del coordinamento degli studi ambientali, di impegno e sincronia dei tempi, di garanzie: veniamo ai problemi finanziari. Tutta la revisione delle reti transeuropee prevista nel progetto sul quale sta discutendo il Consiglio dei ministri dei trasporti per venticinque paesi richiede investimenti pari a 600 miliardi di euro. Tra i vari progetti, i 29 definiti prioritari implicano spese per 220 miliardi di euro: sono queste le sole cifre cui far riferimento. I fondi per le reti transeuropee — 600 milioni all'anno — sono veramente pochi. Stiamo parlando di appena l'un per mille del totale di tutti i progetti, un valore bassissimo.

È per questo motivo che al vertice Ecofin ho affermato che non basterà un finanziamento comunitario del 20 anziché del 10 per cento; sarà necessario invece sostenere che nelle prospettive finanziarie future sia accresciuta notevolmente la do-

tazione destinata alla costruzione di infrastrutture, per la precisione ho citato una cifra di circa 4,5 miliardi all'anno. Ciò significa moltiplicare per sette i fondi disponibili al momento; così però ci si atterrà ancora sullo 0,04 per cento del PIL europeo: è molto poco! Anche rispetto al bilancio dell'Unione europea, che rappresenta l'1,24 per cento, questo 0,04 è da mettere a confronto con il restante 1,20 per cento. Questo differenziale dello 0,04 per cento davvero permetterebbe di finanziare nell'arco di venti anni, con un cofinanziamento sufficiente, i progetti europei. Ci sono poi i fondi pubblici dei paesi e come terza risorsa la partecipazione privata e lo strumento finanziario della Banca europea degli investimenti.

La BEI presta denaro solo se c'è una garanzia, come una banca il cui *rating* sia una tripla A, il massimo della sicurezza. Quindi se vogliamo incorporare il finanziamento privato bisogna studiare una cornice che offra garanzie di profitto al capitale privato, un minimo di rendimento, e che offra garanzie nei confronti di rischi che non sono i rischi commerciali abituali. Ad esempio, se creiamo un collegamento ferroviario con accanto un collegamento autostradale, capiamo bene quali sono le incognite. Altro esempio di tali rischi può essere un progetto per costruire una certa tratta entro il 2010; se poi i lavori saranno ultimati molto tempo dopo, quando invece la tratta sarebbe essenziale per il rendimento dell'intera opera, ci troviamo di fronte ad un tipo di rischi che va affrontato e stiamo lavorando con la BEI per avere un sistema di garanzie che permetta di coprire tali rischi.

Finora abbiamo parlato di sicurezza ma per avere profitto, redditività, stiamo studiando un sistema di pagamento per le infrastrutture, un sistema tipo l'eurobollo modificato. Con gli strumenti che stiamo introducendo, potremo far sì che ciò verso cui ci stiamo impegnando sia realizzato. Non resteremo alle mere dichiarazioni; le opere verranno realizzate.

Passo ora ad affrontare il tema della proroga dei termini per i pedaggi. Nel testo inizialmente presentato dalla Com-

missione, questo aspetto non è presente (si parla invece di un supplemento) ma quanto è stato qui sollevato è interessante e forse una discussione al riguardo permetterebbe di raggiungere rapidamente un accordo in vista della direttiva sull'eurobollo, verso la quale la presidenza italiana sta spingendo. A mio avviso, si dovrebbe cercare di raggiungere a tutti i costi un accordo sotto la prossima presidenza irlandese dell'Unione europea.

Il riequilibrio tra le modalità di trasporto è uno degli obiettivi e questo aspetto va analizzato. Tale riequilibrio esige innanzitutto che le modalità di trasporto siano concorrenziali tra loro, non solo in termini di prezzi e di costi ma anche di tempi, di affidabilità e di serietà del lavoro. Mi spiego meglio: nel settore ferroviario europeo il trasporto merci da Amsterdam a Milano ha una velocità media di 17 chilometri all'ora, non è competitivo con il trasporto su gomma. Oltre-tutto la merce, come a volte succede, può risultare non rintracciabile per settimane. Non parlo solo del caso della Renault; in occasione dell'ultimo sciopero delle ferrovie in Francia, la Renault ha lamentato lo smarrimento di un intero convoglio ferroviario carico di auto che la casa automobilistica francese doveva consegnare ai propri clienti. Il fatto è che le ferrovie francesi avevano perso di vista quel treno che si trovava da qualche parte in Francia: non è uno scherzo. Con un sistema ferroviario del genere non sì può fare concorrenza al trasporto su gomma.

La prima cosa da fare è ottenere un trasporto ferroviario europeo competitivo, con la creazione di una rete ferroviaria transeuropea che superi quelle frontiere che, nel settore ferroviario, ancora esistono. Anzitutto bisogna armonizzare e far convergere i sistemi; penso ad una segnalistica europea, all'RMTS, a codici simili, al reciproco riconoscimento delle patenti o delle qualifiche dei macchinisti (che ora si devono fermare alle frontiere). Si tratta di compiere i passi necessari a far sì che le merci europee possano viaggiare su ferro ad una media di 50 o 60 chilometri orari; solo a quel punto si potrà essere compe-

tivi con il trasporto su gomma. Sono necessarie quindi: la direttiva di liberalizzazione delle ferrovie, la creazione di una rete ferroviaria europea, l'armonizzazione (prima interoperativa poi tecnica).

In risposta alla domanda sulla sicurezza sottolineo che questa è anche un problema di mercato, altrimenti si potrebbe essere tentati di impedire al treno del vicino di arrivare, accampando specificità sul piano della sicurezza ferroviaria. Anche in questo campo bisogna fare progressi alla svelta.

Vengo ora al corridoio numero 5, linea superiore; noi vogliamo questo corridoio, anzi, la Commissione ci ha scommesso sopra. Ho al riguardo scritto ai vari ministri e mi fa piacere aver ricevuto recentemente una lettera firmata dal Presidente francese e dal Presidente del Consiglio Berlusconi che reclamano l'urgente avvio della linea Lione-Torino.

Passando al cosiddetto corridoio 8, preciso che i « corridoi » non sono reti transeuropee. Il corridoio 8 non può essere considerato una rete transeuropea perché la ex Jugoslavia non fa parte dell'Europa; la Bulgaria ne farà parte, ma in mezzo vi sarà un « buco », un'*enclave*. Si può parlare in certo qual modo di cofinanziamenti ma non lo possiamo definire progetto prioritario delle reti transeuropee, mentre il corridoio numero 5 sarà, a partire dal primo maggio, all'interno del territorio europeo; questa è la principale differenza rispetto al corridoio 8.

Per quanto riguarda il programma Marco Polo, vi sono porti che hanno presentato proposte di rilancio, nuove linee. Ho avuto l'onore di partecipare insieme al ministro Lunardi, a Napoli, al lancio di una nuova linea di cabotaggio tra Salerno e Valencia; ve ne è una che funziona bene anche tra Genova, Marsiglia e Barcellona. Il programma Marco Polo sostiene altre iniziative di avvio, cui stiamo dando impulso, cercando di evitare distorsioni rispetto alle linee preesistenti (dato che non si tratta di danneggiare ciò che già esiste, semmai il contrario). I porti medi rappresentano, come nel caso dell'Italia,

data la sua forma allungata, la struttura che permette di valorizzare questa modalità.

Apro una parentesi per rispondere a quanto chiesto da un collega, ed anche dal presidente della Commissione 8<sup>a</sup> del Senato: è necessario rendere i porti europei il più possibile competitivi. Mi dispiace che, alla fine, il Parlamento europeo abbia respinto il testo che apriva alla concorrenza i servizi portuali europei. Nella Commissione stiamo studiando un modo per rispondere alla situazione. La concorrenza dei porti si basa sui servizi portuali, come negli aeroporti, ma anche su altri aspetti, tra i quali l'integrazione dei porti con l'*hinterland*, strade e ferrovie per collegarli, ed inoltre armonizzazione delle misure che permettano l'intermodalità senza soluzione di continuità (dal camion al porto o dal porto alla ferrovia senza bisogno di scaricare le merci o sbarcare, con unità che permettano di svolgere queste operazioni in maniera rapida). Spero che la settimana prossima, in sede di codecisione o di conciliazione, il Consiglio ed il Parlamento adottino queste misure e la seduta plenaria del Parlamento voti a favore, perché ciò strutturalmente è molto importante.

Non mi soffermo, dato il poco tempo a disposizione, sul « cielo unico », limitandomi a dire che darà più sicurezza aerea e tempi di volo inferiori con vantaggi per i passeggeri, per l'ambiente, per le società aeree, maggiore efficienza nella gestione dello spazio aereo, e servirà anche all'industria dei sistemi di navigazione. Un mercato di dimensioni e massa critica sufficienti sarà più competitivo e renderà possibile per l'Europa negoziare con gli Stati Uniti nella prospettiva dei nuovi concetti che si stanno elaborando per il 2020 per la gestione dello spazio aereo. Ciò non cambierà i rapporti con Eurocontrol, perché la Commissione non si assumerà la responsabilità di Eurocontrol; non saremo noi a gestire il traffico né ad occuparci di piani di volo. Ciò che faremo sarà definire aspetti della situazione in coerenza con Eurocontrol, che in molti casi fornirà le basi che ci consentiranno di

regolare, disciplinare il settore. La trattativa con gli Stati Uniti è una occasione importante per il futuro, trattandosi di una zona transatlantica comune di navigazione che potrebbe coinvolgere non solo le compagnie aeree ma anche la gestione del traffico aereo e la sicurezza.

Passando alla domanda posta dalla senatrice Donati, ho parlato dei 220 miliardi di euro stanziati per i progetti prioritari all'orizzonte del 2020. La Convenzione delle Alpi, sottoscritta dall'Italia e dalla Commissione con tutti i paesi alpini, definisce un accordo che mira a non incrementare oltremodo le autostrade che attraversano le Alpi; essa non sostiene che non bisogna far nulla, ma fissa dei limiti. Se ciò sarà rispettato, sarà necessario anche eseguire la parte rimanente della Convenzione dando impulso agli attraversamenti ferroviari e quindi prevedere la costruzione di tunnel. Non si può affermare che la Convenzione delle Alpi limita il trasporto su gomma o comunque lo rende più difficile ogni qualvolta si cerchi di incrementarlo e allo stesso tempo sostenere che non bisogna far nulla neanche nel settore ferroviario.

In una riunione svolta in Svizzera, per iniziativa degli svizzeri, ho affermato di essere d'accordo sulla limitazione del trasporto su gomma, ma ho sostenuto la conseguente necessità di costruire ferrovie, altrimenti « intasiamo » la zona. Il trasporto ferroviario è essenziale, appunto per questo sono state previste le grandi infrastrutture come il Brennero e la Lione-Torino. Per la Commissione è soddisfacente che vi sia stato un impegno del Governo italiano e di quello francese, ed uno del Governo italiano con quello austriaco e tedesco per dare impulso a queste due grandi infrastrutture. Vedremo cosa sarà realizzato nei prossimi tempi. Per l'Italia si tratta sicuramente di opere vitali, ma auspico che anche dall'altra parte della frontiera si determini una risposta equivalente; è ciò che la Commissione sta reclamando. Nel Brennero abbiamo già investito più di 100 milioni di euro in studi ed anche nella Lione-Torino abbiamo investito una grossa cifra.

Per quanto riguarda le autostrade del mare le infrastrutture della *quick list* riguardano l'ammodernamento di porti, attrezzature per renderli più integrati con il territorio, incrementando il loro utilizzo e rendendoli più idonei e competitivi. Quanto ai meccanismi di finanziamento, ne ho già parlato.

Per quanto concerne la sicurezza, ho parlato delle ferrovie. In relazione al codice della strada, la salvaguardia della sicurezza è già stata determinata salvo alcuni aspetti – diciamo – culturali, dove esiste un margine di sussidiarietà. Ad esempio, la Germania non ha il limite di velocità in autostrada ma non per questo capeggia la classifica del rischio, la Gran Bretagna ha un tenore massimo di alcool più alto rispetto ad altri paesi eppure, con la Svezia, è uno di quelli con la miglior sicurezza su strada. Inoltre, le segnaletiche sono comuni a tutti, le patenti di guida dei camionisti e le norme per i camion vedono una totale armonizzazione perché siamo nel mercato interno.

Le norme di lotta al terrorismo sono sempre più integrate ed armonizzate, sia nei trasporti che in altri settori. Da parte dell'Unione europea non ci sono soldi per finanziare tutto ciò ed è uno sforzo che devono fare gli operatori o gli Stati membri.

Alcuni progetti italiani sono ben avviati, come la Lione-Torino, anche se occorre lavorare anche dall'altra parte del confine. Sul Brennero, stiamo investendo da tempo ma bisogna accelerare i tempi perché tale progetto non ha lo stesso grado di maturità. I 38 miliardi di euro per progetti prioritari e non prioritari, ma che rientrano nelle nuove reti transeuropee, collocano l'Italia al primo posto tra i paesi dell'Unione in termini d'investimenti UE nei prossimi anni.

Senatore Pedrazzini, in effetti l'asse Lione / Genova-Basilea-Duisburg-Rotterdam / Anversa è incluso appieno nelle reti e nei progetti prioritari. Ritengo che in Europa gli aeroporti funzionino ragionevolmente bene: può esserci un problema specifico in qualche aeroporto ma la liberalizzazione dei servizi aeroportuali, assieme a quella

del settore aereo, ha contribuito tantissimo ad agevolare il ricorso a tale settore da parte dei cittadini. Quello delle compagnie a basso costo è un enorme fenomeno sociale che sta permettendo l'accesso di vasti ceti sociali a questo mezzo di trasporto.

Ringrazio il ministro che ha avuto la gentilezza di assistere a questa riunione e sottolineo il lavoro di cooperazione che stiamo portando avanti assieme all'Italia, da quando ho assunto la responsabilità di Commissario europeo e, in particolare, in questi mesi, assieme alla Presidenza italiana e al ministro Lunardi. Tutto ciò ci permetterà di adottare importantissime decisioni e chiudere in codecisione varie iniziative, come quelle del cielo unico oppure dell'appoggio ai passeggeri, e di progredire in settori chiave come le reti transeuropee, la direttiva sull'eurobollo nonché le iniziative legate al settore marittimo ed altri settori fondamentali per i trasporti europei.

Siamo consapevoli di essere alla fine del mandato del Parlamento e della Commissione, a cui rimangono al massimo 11 mesi di lavoro, e alla vigilia di un allargamento spettacolare con dieci nuovi paesi membri. Quindi, bisogna chiudere il maggior numero possibile di progetti in modo da imprimere chiaramente un impulso ad un settore dei trasporti, competitivo e rispettoso dell'ambiente, che ci permetta di favorire la crescita e lo sviluppo. In questo la Presidenza italiana ha una funzione chiara e decisiva, e grazie ad essa spero, quando lascerò la mia funzione, di poter dire che la missione è compiuta.

PRESIDENTE. Ringrazio la vicepresidente della Commissione europea e Commissario europeo, Loyola De Palacio. In Italia talvolta si è criticata la Commissione perché si dedicava ad aspetti marginali del mercato unico europeo. Tuttavia, la sua professionalità e il suo altissimo livello di impegno politico dimostrano il comune rapporto e il collegamento fra il principio comunitario e l'interesse intergovernativo, rispetto al quale credo che sarà impossibile non continuare a batterci perché

molti problemi — come, ad esempio, l'asse Lione-Torino-Trieste-Kiev — dipendono dall'accordo intergovernativo tra Francia ed Italia e dal fatto che sia non soltanto generico ma molto concreto anche sul piano degli investimenti finanziari.

Credo che il collegamento fra questi due aspetti sia il modo con cui si possa governare un'Europa a 25 e, probabilmente, in prospettiva a 27 Stati, in cui si integrano paesi che hanno disomogeneità economiche e strutturali di partenza, ma che devono, anche attraverso le reti dei trasporti intermodali e della telecomunicazione, via via ridurre queste loro differenze.

Commissario De Palacio, sono molto impressionato ed ammirato dalla sua capacità e professionalità; le auguro un grande avvenire politico, perché sono ri-

masto molto colpito dal suo impegno e dalla sua sensibilità nei confronti dei numerosi problemi che da tanto tempo affliggono l'Italia e che nel semestre di Presidenza italiana, grazie anche al collegamento fra lei e il ministro Lunardi, piano piano, si cominciano a risolvere.

Ringrazio nuovamente il Commissario Loyola De Palacio per la sua partecipazione e dichiaro conclusa l'audizione.

**La seduta termina alle 17,50.**

---

*IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI  
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE*

DOTT. VINCENZO ARISTA

---

*Licenziato per la stampa  
il 22 dicembre 2003.*

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO