

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

RESOCONTO STENOGRAFICO

AUDIZIONE

3.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 16 LUGLIO 2009

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE DELL'8^a COMMISSIONE DEL SENATO
 DELLA REPUBBLICA **LUIGI GRILLO**

INDI

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

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Valducci Mario, <i>Presidente</i>	15
Luigi Grillo, <i>Presidente</i>	2	Cicolani Angelo Maria (PdL)	12
		Garofalo Vincenzo (PdL)	13
Audizione del Vicepresidente della Commissione europea e Commissario responsabile per i trasporti, Antonio Tajani, sulla politica europea per la sicurezza del trasporto ferroviario, con particolare riferimento al trasporto di merci pericolose (ai sensi dell'articolo 127-ter, comma 2, del Regolamento della Camera dei deputati):		Germontani Maria Ida (PdL)	12
Luigi Grillo, <i>Presidente</i>	2, 10, 12, 20	Misiti Aurelio Salvatore (IdV)	10
		Mura Roberto (LNP)	14
		Razzi Antonio (IdV)	12
		Tajani Antonio, <i>Vicepresidente della Commissione europea e Commissario responsabile per i trasporti</i>	2, 15, 20
		Santini Giacomo (PdL)	11

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: Popolo della Libertà: PdL; Partito Democratico: PD; Lega Nord Padania: LNP; Unione di Centro: UdC; Italia dei Valori: IdV; Misto: Misto; Misto-Movimento per le Autonomie-Alleati per il Sud: Misto-MpA-Sud; Misto-Minoranze linguistiche: Misto-Min.ling.; Misto-Liberal Democratici-MAIE: Misto-LD-MAIE; Misto-Repubblicani, Regionalisti, Popolari: Misto-RRP.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
DELL'8^a COMMISSIONE DEL SENATO
DELLA REPUBBLICA LUIGI GRILLO

La seduta comincia alle 14,35.

Sulla pubblicità dei lavori.

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

Audizione del Vicepresidente della Commissione europea e Commissario responsabile per i trasporti, Antonio Tajani, sulla politica europea per la sicurezza del trasporto ferroviario, con particolare riferimento al trasporto di merci pericolose.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, ai sensi dell'articolo 127-ter, comma 2, del Regolamento della Camera dei deputati, l'audizione del Vicepresidente della Commissione europea e Commissario responsabile per i trasporti, Antonio Tajani, sulla politica europea per la sicurezza del trasporto ferroviario, con particolare riferimento al trasporto di merci pericolose.

Le Commissioni congiunte Camera e Senato trasporti e politiche comunitarie intendono, per mio tramite, ringraziare il presidente, onorevole Antonio Tajani, per la sensibilità che ha dimostrato, cogliendo l'invito a svolgere questa audizione.

Sono presenti, assieme al Vicepresidente della Commissione europea, Antonio Tajani, i componenti della sua delegazione, il dottor Cosma, membro del Gabinetto, il

dottor Castelletti, Francesca Cigarini, il dottor Santaniello e il dottor Beremlisky.

Questa audizione cade in un momento particolarmente utile per noi, perché la settimana prossima, proprio in Aula al Senato discuteremo le questioni oggetto della riflessione di questo pomeriggio, con particolare riferimento ai trasporti ferroviari e al trasporto delle merci pericolose. Dopo il terribile incidente accaduto a Viareggio ovviamente l'attenzione su queste problematiche e soprattutto sulle complicazioni di tipo legislativo, di recepimento di direttive europee a seguito del processo di liberalizzazione intervenuto in Europa sul trasporto ferroviario, pone non pochi problemi a tutti noi, e ci impone la necessità di capire bene quali sono i punti di debolezza, le falle che purtroppo esistono, e che, al di là della casualità, hanno in qualche modo consentito che accadesse quello che è accaduto.

Do la parola al Vicepresidente, onorevole Antonio Tajani.

ANTONIO TAJANI, *Vicepresidente della Commissione europea e Commissario responsabile per i trasporti*. Grazie signori presidenti per l'invito e per la sensibilità sempre dimostrata dal Parlamento italiano, e soprattutto dalle quattro Commissioni con le quali lavoro più intensamente, per voler sempre ascoltare la voce della Commissione europea. Questo indubbiamente è un fatto molto positivo, che rafforza i legami tra l'Italia, il suo Parlamento e Bruxelles, a dimostrazione che questo è uno dei grandi Paesi europeisti, fondatore dell'Unione. La mia disponibilità ad essere qui con voi conferma non soltanto una scelta personale, ma quella della Commissione europea, di avere rapporti sempre molto intensi con le istituzioni che rappresentano i cittadini dell'Unione.

Quindi vi ringrazio ancora una volta per l'ennesimo invito, che ho accolto veramente con entusiasmo.

Purtroppo, siamo qui a parlare innanzitutto di un fatto tragico, che ha sconvolto non soltanto l'Italia, ma l'Europa e il mondo intero, ossia la tragedia di Viareggio. A nome della Commissione europea voglio rinnovare i sentimenti profondi di dolore, che hanno toccato tutti quanti noi, componenti dell'esecutivo dell'Unione. Voglio formulare, a nome mio personale e della Commissione, un messaggio di profonda solidarietà a tutte le famiglie coinvolte da questa tragedia e all'intera città di Viareggio.

Quando ci sono incidenti di questo genere — capita che ci siano rari incidenti di queste dimensioni — ci si pone sempre la stessa domanda: si poteva evitare? Cosa si poteva e cosa si può fare oggi per evitare ciò che è accaduto a Viareggio? Sono le due questioni che dobbiamo porci. La sicurezza attraverso tutti i mezzi di trasporto, come sapete bene, è sempre stata e rimane una priorità del mio programma di lavoro. Quando ho presentato il programma come Commissario alla vostra Commissione gemella del Parlamento europeo, ho insistito molto sulla questione della sicurezza stradale, marittima, aerea e ferroviaria. Nel corso di questo mio intervento, anche se potrà apparire un po' lungo, cercherò di essere esaustivo, poiché ci tengo che i parlamentari italiani, i parlamentari del mio Paese di origine, siano informati di tutto ciò che accade in materia di trasporti all'interno delle istituzioni europee.

Per quanto riguarda la sicurezza ferroviaria è necessario fare una premessa sullo sviluppo delle ferrovie negli ultimi anni. Sapete tutti quanti bene che le ferrovie europee hanno attraversato un processo di riforma radicale, alcune già dal Novanta, altre in tempi più recenti. Nel corso di questo processo di trasformazione, la sicurezza è rimasta una materia di competenza nazionale sino al 2004 e ogni Stato membro disponeva di un proprio quadro normativo, che in realtà dal dopoguerra in poi è stato gestito auto-

mamente dalle imprese ferroviarie nazionali, con un intervento più o meno forte da parte dello Stato.

Le locomotive e il personale erano sempre sostituiti alle frontiere e, di fatto, il trasporto ferroviario era sempre eseguito dalle società storiche nazionali. Con la creazione del mercato europeo, questa situazione non era più accettabile, soprattutto per due motivi. In primo luogo, sono state create le condizioni per fare viaggiare i treni attraverso le frontiere, con responsabilità condivise tra gestore delle infrastrutture e imprese ferroviarie. In secondo luogo, la gestione della sicurezza non poteva essere lasciata al monopolio nazionale, in presenza di nuove imprese o di imprese provenienti da altri Stati membri. Quindi, Consiglio e Parlamento europeo hanno varato una direttiva europea sulla sicurezza ferroviaria, che chiede agli Stati di istituire una nuova figura, l'Autorità nazionale per la sicurezza ferroviaria, incaricata di vigilare sulla sicurezza attraverso la definizione di regole chiare e valide per tutti i soggetti, la certificazione dei gestori delle infrastrutture e di tutte le imprese attive sul territorio e l'autorizzazione alla messa in servizio del materiale rotabile.

Allo stesso tempo, è stata istituita l'Agenzia ferroviaria europea, tra i cui compiti vi è quello di sviluppare metodi e parametri di sicurezza comuni, in modo da armonizzare le regole nazionali di sicurezza, con l'obiettivo di portarle verso i più elevati standard europei. Tuttavia, contrariamente a quanto accade in tema di sicurezza aerea o marittima, la sicurezza ferroviaria, per quanto riguarda gli aspetti operativi, non è di competenza europea. Ecco perché — lo preciserò comunque nel corso del mio intervento — è mia intenzione lavorare affinché l'Agenzia europea possa avere più potere.

Tutta la sicurezza in materia ferroviaria è legata anche all'infrastruttura. Quindi, non si può fare astrazione da una regolamentazione che sia anche di tipo nazionale. Regolamentazione che, tuttavia, deve essere armonizzata a livello europeo, per assicurare un mercato unico e l'interoperabilità dei sistemi.

L'Agencia europea, che è stata istituita nel 2005, nel suo ultimo rapporto sulla sicurezza, pubblica statistiche sui vari indicatori, come, ad esempio, il numero dei deragliamenti, il numero degli incidenti ai passaggi a livello, il numero degli altri incidenti, il numero delle vittime, il numero dei chilometri equipaggiati con sistemi automatici di controllo della velocità.

Queste statistiche dimostrano che, comunque, il sistema del trasporto ferroviario in Europa è certamente sicuro, anche se, purtroppo, a volte capitano incidenti come quello verificatosi a Viareggio. Il treno che effettuava la tratta Trecate-Gricignano era un treno Trenitalia, con carri cisterna omologati dall'operatore storico polacco PKP e dall'operatore storico tedesco Deutsche Bahn ed appartenenti ad un unico gestore (la GATx). Da quanto ci risulta sono carri che effettuavano da anni la stessa tratta in Italia, per lo stesso cliente.

Recepita in Italia con decreto legislativo n. 162 del 10 agosto 2007 — cioè con oltre un anno di ritardo —, la direttiva europea sulla sicurezza chiede agli Stati di adottare regole a livello nazionale tenendo conto delle specificità nazionali e dello sviluppo nazionale, dal dopoguerra in poi, delle norme sull'esercizio del trasporto ferroviario, sulle inchieste tecniche e giudiziarie e sul ruolo delle autorità competenti, e della disciplina del diritto del lavoro. Ecco perché la direttiva europea del 2004 chiedeva agli Stati di istituire un'autorità nazionale per la sicurezza ferroviaria: queste autorità le consideriamo di particolare importanza e sono un anello fondamentale nella catena della sicurezza. Questa particolarità del settore ferroviario fa sì che, non essendo possibile né necessario controllare centralmente l'applicazione di ogni regola nazionale, la strategia europea chiede, in primo luogo, di controllare il corretto recepimento della direttiva europea da parte degli Stati membri, e questo include anche controllare che le autorità nazionali siano dotate delle risorse sufficienti per far fronte ai compiti specificati dalla direttiva; in secondo luogo, tramite l'Agencia Ferroviaria Europea che svolge il lavoro tecnico preparatorio e la Commis-

sione che decide, di armonizzare progressivamente, fin dove è possibile, le specifiche tecniche, le regole nazionali, i metodi di sicurezza e anche gli obiettivi da raggiungere.

Permettetemi ora di riferirmi all'incidente avvenuto il 29 giugno alla stazione di Viareggio. Come sapete l'inchiesta della magistratura è in corso e determinerà le responsabilità civili e penali. Tuttavia un'altra inchiesta è altrettanto importante: l'inchiesta tecnica che dovrà determinare le cause dell'incidente al fine di poterne evitare di simili in futuro.

La direttiva europea stabilisce infatti l'obbligo per gli Stati membri di istituire un organismo di inchiesta indipendente da tutti gli attori economici. La direttiva europea fissa una responsabilità chiara dell'impresa ferroviaria e del gestore dell'infrastruttura per ogni servizio di trasporto, ma non precisa chi deve garantire la manutenzione dei carri. Questa — nel sistema pre-riforma — era lasciata alla libertà contrattuale dell'impresa ferroviaria che poteva farla in proprio o appaltarla ad un terzo, ad esempio il proprietario del carro, o il suo « detentore », ossia chi gestisce il veicolo sul piano economico), o ad un'altra impresa ferroviaria.

Al fine di colmare questa lacuna, la Commissione ha proposto una modifica della direttiva del 2004 che, approvata da Consiglio e Parlamento europeo, è entrata in vigore nel 2008 ed ha introdotto l'entità incaricata della manutenzione (ECM, dalla denominazione in inglese « *Entity in Charge of Maintenance* »). Questo emendamento sarà operativo nel 2010 e creerà l'obbligo, per ogni vagone, di essere sottoposto a manutenzione da parte di una ECM, che a sua volta deve essere certificata secondo procedure e parametri che l'Agencia Ferroviaria Europea sta mettendo a punto, in tempo per il 2010.

Per accelerare l'attuazione di quest'emendamento, 10 Stati membri (fra cui l'Italia) hanno firmato il 14 maggio 2009 un *memorandum* d'intesa che fissa i criteri di certificazione delle ECM e stabilisce il mutuo riconoscimento tra gli Stati firmatari delle ECM certificate da ciascuno di

essi. Riguardo alle regole relative alla manutenzione, non vi sono standard europei. La manutenzione dipende sia dal tipo di carro, sia dall'impiego del carro. I giornali hanno parlato di una prescrizione europea che fissa un intervallo per la manutenzione preventiva dei vagoni. Il periodo di 4 o 6 anni indicato corrisponde, in realtà, ai periodi previsti dalla normativa internazionale RID per l'ispezione dei carri cisterna che trasportano materie pericolose (4 o 8 anni).

A mio giudizio in questo settore si deve intervenire perché gli interventi di manutenzione siano fatti non in base all'età del carro ma in base ai chilometri percorsi. L'ho detto subito dopo l'incidente e ora lo ribadisco. Gli obblighi ed i controlli relativi al trasporto di merci pericolose sono fissati da normative elaborate nell'ambito delle Nazioni Unite, Commissione Economica per l'Europa (UN-ECE). Queste norme, che originariamente si applicano solo al trasporto internazionale (il cosiddetto RID per il trasporto ferroviario, ADR per il trasporto su strada e ADN per la navigazione fluviale) sono state recepite a livello comunitario ampliandone la validità anche per il trasporto nazionale (ad esempio il treno di Viareggio sulla tratta Treccate-Gricignano). Esse prevedono un'ispezione regolare dei vagoni; ad esempio, i carri cisterna devono essere ispezionati ogni 4 anni, alternando una ispezione completa ad una ispezione parziale.

Per concludere, ritengo che il quadro normativo europeo sia sostanzialmente completo, ma ciò non esime la Commissione dal dovere di continuare a migliorarlo e gli Stati membri e tutti gli operatori dall'obbligo di rispettarlo scrupolosamente, ciascuno nell'ambito delle proprie responsabilità. Ho pertanto deciso di convocare una conferenza europea a livello ministeriale sulla sicurezza ferroviaria che riunirà i prossimi 8 e 9 settembre a Bruxelles i principali attori, allo scopo di analizzare la situazione e discutere l'opportunità di ulteriori miglioramenti.

Inoltre, nell'esercizio delle funzioni di controllo della Commissione « custode dei Trattati » ho chiesto alla Direzione gene-

rale dei trasporti di intensificare i lavori già in corso per verificare che la direttiva sulla sicurezza ferroviaria del 2004 sia recepita ed applicata in modo corretto — non solo nella forma, ma anche nella sostanza — in tutti gli Stati membri.

Stiamo anche valutando la possibilità di un'attuazione anticipata della direttiva sulla responsabilità dell'ECM (attualmente prevista per la fine del 2010) e la fattibilità della definizione di una piattaforma informatica europea per lo scambio in tempo reale dei dati relativi all'esercizio e alla manutenzione di tutti i carri ed al trasporto di merci pericolose.

Ricordo infine che, con l'ultima revisione della direttiva sull'interoperabilità ferroviaria adottata nel 2008, Consiglio e Parlamento europeo hanno chiesto alla Commissione di fare rapporto nel 2013 su come ottimizzare la cooperazione tra Agenzia ferroviaria europea e Autorità nazionali per la sicurezza. Anche in questo caso la Commissione è disposta a accelerare lo svolgimento dei lavori e la presentazione del suo rapporto.

Infine, ritengo sia fondamentale rafforzare i poteri dell'Agenzia ferroviaria europea affinché — come accade nel settore dell'aviazione e in quello marittimo — l'Agenzia, oltre a svolgere un ruolo regolamentare, si occupi anche di controllo e certificazione.

Questo era quanto vi volevo riferire sulla questione della sicurezza ferroviaria, ma vorrei anche intervenire su un tema particolarmente importante per il Parlamento italiano, visto che è stato — anche grazie al lavoro della Commissione trasporti — al centro dell'attenzione, ossia il tema della sicurezza stradale.

Purtroppo mentre il sistema del trasporto ferroviario è, a mio giudizio, sicuro il sistema del trasporto su strada è molto più pericoloso, anzi direi che è il più pericoloso e paga il prezzo più alto in termini di vite umane.

Vorrei darvi qualche cifra: nell'Unione europea ogni anno si contano — in media — circa 1,3 milioni di incidenti stradali. Nel 2008 circa 39 mila persone hanno perso la vita sulle strade europee. Un

tragico bilancio che, tuttavia, conferma il generale e progressivo *trend* di flessione che si è evidenziato negli ultimi anni.

Nel 2008, tuttavia, registriamo una diminuzione dell'8 per cento del numero dei morti e del 5 per cento del numero dei feriti sulle strade europee rispetto al 2007 allorché le vittime furono 42.500. Una tendenza al ribasso che, secondo le nostre previsioni, dovrebbe proseguire sulla stessa linea nel corso del 2009, ma che non ci porterà all'obiettivo prefissato del dimezzamento delle vittime sulle strade dell'Unione europea.

Il costo diretto o indiretto dell'incidentalità stradale è stato stimato nell'ordine di 160 miliardi di euro. Cifra che corrisponde a circa il 2 per cento del PIL dell'Unione europea (UE).

Come sappiamo, alcuni gruppi della popolazione e certe categorie d'utenti sono particolarmente colpite dall'insicurezza stradale: sul totale europeo delle vittime annuali, circa 10 mila sono giovani d'età compresa fra 15 e 24 anni; i ragazzi rappresentano il 20 per cento delle vittime stradali. I pedoni vittime di incidenti stradali sono 7 mila ogni anno e tra i ciclisti si registrano in media circa 1.800 morti ogni anno.

Pur riconoscendo i passi in avanti compiuti in materia in molti Stati membri, si tratta di cifre che continuiamo a ritenere inaccettabili. L'Italia, in questa speciale graduatoria europea dei virtuosi, si colloca al decimo posto grazie a un decremento del 32 per cento delle vittime nel periodo 2001-2008.

Per potenziare la sicurezza sulle strade dobbiamo puntare al principio di responsabilità condivisa e lavorare ad un approccio integrato. Noi abbiamo avallato e sostenuto una serie di iniziative soprattutto tecniche ma anche relative alla formazione: pensiamo ai contrassegni retroriflettenti sugli automezzi pesanti per renderli più visibili; all'installazione obbligatoria su tutti i camion di un retrovisore per eliminare l'angolo morto; alle cinture di sicurezza obbligatorie nei nuovi autobus

ed, entro pochi anni, all'obbligo di dotare i veicoli nuovi di dispositivi di controllo elettronico della stabilità.

Anche per quanto riguarda l'infrastruttura, la Commissione ha proposto un sistema coerente e completo di valutazione d'impatto, di sorveglianza e di ispezione che permetterà di rendere le strade europee più sicure. Il Parlamento europeo e il Consiglio recentemente hanno raggiunto un accordo su questa nuova legislazione e credo che l'onorevole Misiti sia particolarmente attento a questa disciplina legata alla sicurezza stradale.

Quello che conta di più, tuttavia, è il comportamento. Possiamo intervenire sui veicoli e sulle infrastrutture per renderli più « intelligenti » ma finché non avremo conducenti « intelligenti » non ridurremo in modo significativo gli incidenti. Tre incidenti mortali su quattro sono dovuti alla velocità, alla guida in stato di ebbrezza e alla guida senza cintura di sicurezza. Stiamo lavorando su tutti gli elementi che contribuiscono a rafforzare la sicurezza sulle strade, ma se non saremo capaci di formare dei conducenti responsabili non risolveremo nulla. Ci sono campagne di sensibilizzazione volte al rispetto del codice della strada.

Vorrei ricordare l'importantissimo progetto di ricerca « DRUID », che costituirà una solida base scientifica per spiegare i danni attribuibili all'alcol e al consumo di droghe, legali o illegali, e alla loro combinazione. E in questo contesto che la Commissione europea ha avanzato, l'anno scorso, la proposta di istituire un narcotest a livello europeo.

Abbiamo un osservatorio europeo della sicurezza stradale ma l'iniziativa europea probabilmente più originale, è quella della Carta europea della sicurezza stradale. In poco più di quattro anni sono stati sottoscritti oltre un migliaio di impegni, alcuni modesti, altri enormi, ma ciascuno è proporzionato alla capacità del firmatario di fare qualcosa di concreto e di realistico al di là del suo dovere.

C'è un progetto che si chiama « Icarus ». Il « fattore umano » è decisivo nel 95 per cento degli incidenti, questo progetto

si concentra sulle caratteristiche individuali dei giovani automobilisti. Come commissario europeo mi ha fatto particolare piacere poter sottoscrivere un paio di mesi fa un contratto con la Polizia di Stato italiana che ha ricevuto — per aver presentato un progetto comunitario — circa un milione di euro da parte della Commissione. La Polizia di Stato è capofila di questo progetto, che vede coinvolte le Università per la formazione dei giovani alla guida, al quale avevo fatto cenno in questa stessa Aula tempo addietro, e al quale partecipano tutti i Paesi dell'Unione europea ma anche la Turchia, la Svizzera e la Norvegia. Quindi è un progetto più ampio che ha riguardato l'Europa geografica e non solo l'Europa politica. È un progetto importantissimo per tutti noi, perché quella della sicurezza stradale è una battaglia senza sosta, che io intendo continuare a combattere, per cui non posso che rallegrarmi per l'attività che il Parlamento italiano sta svolgendo e condivido le vostre proposte. Vi annuncio che il prossimo anno presenterò un nuovo Programma d'azione per la sicurezza stradale in Europa per il periodo dal 2011 al 2020.

Vorrei inoltre informarvi personalmente sui 500 milioni di euro da *Recovery Plan* che l'Unione europea ha messo in campo per progetti sulle reti TEN cantierabili tra la fine del 2009 e l'inizio del 2010. Si tratta appunto di 500 milioni di euro; ora abbiamo inviato le nostre proposte con i progetti approvati alla Direzione generale dei trasporti e dell'energia, agli Stati membri e al Parlamento europeo per la definitiva approvazione.

Dall'Unione europea arriveranno all'Italia circa 80 milioni di euro di questi 500 milioni di euro complessivi.

La lista dei progetti italiani approvati prevede sulla linea TAV Torino-Lione (progetto prioritario n. 6, rimozione dei « colli di bottiglia »), per la tratta Susa-Stura, un contributo di 52,74 milioni di euro per il cosiddetto nodo di Torino.

Per quanto riguarda la città di Roma, sono previsti lavori di potenziamento della sezione nord-ovest del Grande Raccordo Anulare di Roma per 2,98 milioni di euro. Tale progetto include la costruzione di un

tunnel della lunghezza di 700 metri sulla via Cassia, ed il completamento dei lavori per la creazione della terza corsia di marcia in entrambe le direzioni nella sezione nord-ovest del Grande Raccordo Anulare.

Sempre a Roma, nell'ambito del progetto prioritario numero 1, sono previsti interventi di potenziamento della stazione ferroviaria di Roma Tiburtina per 6,96 milioni.

Per l'incremento dell'accessibilità nautica del porto di Venezia Marghera sono previsti 3,91 milioni.

Per il progetto SESAR, collegato al *Single european sky*, sono stanziati 4,084 milioni volti all'implementazione della nuova generazione delle infrastrutture ATM italiane.

Anche per quanto riguarda le vie di navigazione nella Pianura padana, abbiamo approvato un progetto che riguarda la navigazione interna fra Mantova e l'Adriatico per 9,3 milioni.

So che qualche parlamentare era interessato ad avere informazioni sulla linea ad alta velocità Napoli-Bari. Il PON Reti e Mobilità 2007-2013 — finanziato per il 50 per cento dai fondi FESR (Fondo europeo di sviluppo regionale) e per il 50 per cento da fondi nazionali (fondo di rotazione *ex lege* n. 183 del 1987) — per la linea ferroviaria AV-AC Napoli-Bari prevede il finanziamento del seguente intervento: variante linea Cancellone-Napoli nel comune di Acerra per l'integrazione con la linea AV/AC. L'Unione europea contribuirà per 101 milioni di euro, pari al 50 per cento del costo complessivo dei lavori (202 milioni euro).

In particolare, la variante costituisce il primo segmento dell'estensione della linea Alta Velocità/Alta Capacità (AV/AC) verso Bari. Il PON (piano operativo nazionale) Reti e Mobilità 2007-2013 prevede, inoltre, il finanziamento di un intervento che può essere considerato connesso alla linea ferroviaria AV Bari-Napoli sul nodo di Bari; in particolare, a Bari nord, l'interramento della tratta S. Spirito-Palese e a Bari sud, della tratta Bari Centrale-Bari S. Giorgio. Costo complessivo dell'opera stimato nell'ordine di 395 milioni di euro. Anche in

questo caso il contributo Ue sarà del 50 per cento, ossia pari a 197,5 milioni.

Vedo in aula il senatore Marini, sindaco di Viterbo. Siccome sono stato sollecitato più volte e da più parlamentari del Lazio, vorrei fornire alcuni elementi per quanto riguarda la questione dell'aeroporto di Viterbo. La Commissione segue da vicino il problema della capacità aeroportuale ed ha espresso la sua posizione nella comunicazione del 2007 su «Capacità ed efficienza degli aeroporti in Europa». Una nuova generazione di aeroporti sta venendo alla luce, (ad esempio nuovi terminali *low cost*) e quello di Viterbo promette di essere innovatore da molti punti di vista, quali l'ambiente e la tecnologia.

Ogni anno vengono esaminate richieste di finanziamento nel quadro delle reti transeuropee di trasporto (TEN-T). Per quanto riguarda i criteri di ammissibilità dei progetti aeroportuali sono esclusi gli aspetti prettamente commerciali come negozi o parcheggi, come pure quelli che rispondono ad obblighi di legge applicabili a tutti gli aeroporti. Tra le priorità figurano l'accessibilità, l'intermodalità, la migliore utilizzazione della capacità esistente e la migliore sostenibilità ambientale, come ho detto anche all'onorevole Marini nell'ultimo incontro avuto con lui nella sua veste di sindaco di Viterbo.

Se è vero che il sostegno finanziario della Comunità può fungere da catalizzatore e dare una dimensione europea al progetto, bisogna anche considerare che è indispensabile un solido e sano montaggio finanziario, con la partecipazione del settore privato. Altro argomento che so interessare i signori deputati e gli onorevoli presidenti è quello della privatizzazione della Tirrenia, che è stata al centro di lungo dibattito nel corso dell'ultima audizione avutasi presso queste Commissioni. Il *dossier* Tirrenia è tuttora oggetto di approfondimento da parte della Commissione europea e dei miei servizi in particolare.

La collaborazione con le autorità italiane continua in modo costante, con alcuni aspetti sui quali attendiamo di conoscere, nei prossimi giorni, le decisioni delle Autorità italiane. L'interesse dimostrato da

alcune regioni italiane per le società regionali del Gruppo Tirrenia è un elemento nuovo, importante e positivo, rispetto al quale le Autorità italiane stanno facendo le loro valutazioni. È per questa ragione che al momento non posso esprimere una posizione definitiva ma solo mettere a fuoco alcuni aspetti.

Come ebbi già occasione di dire in occasione della mia ultima audizione dinanzi alla Commissione trasporti e politiche comunitarie di Camera e Senato, lo scorso 2 aprile, la scelta di privatizzare il gruppo Tirrenia o di procedere comunque al suo riassetto è una decisione autonoma del Governo italiano, che la Commissione europea accoglie con favore, ma rispetto alla quale non prende formalmente posizione in quanto, come disposto dall'articolo 295 del Trattato, il diritto comunitario è neutro rispetto al regime di proprietà esistente negli Stati membri.

Qualunque scelta venga fatta da parte delle autorità italiane, essa dovrà comunque essere in linea con il diritto comunitario. Con questo voglio dire che la privatizzazione o comunque ogni operazione di riassetto di Tirrenia dovrà avvenire nel rispetto dei principi di trasparenza, parità di trattamento e non discriminazione, nonché della normativa europea pertinente.

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

tificazione delle rotte, la cui attivazione necessita di essere stimolata mediante sussidi e l'allocazione delle risorse finanziarie necessarie, spetta allo Stato membro, al quale spetta peraltro dimostrare la non redditività di tali rotte.

È dunque importante chiarire la differenza tra sussidi diretti a stimolare l'attivazione di rotte non commerciali e aiuti di stato alle imprese incompatibili secondo il diritto comunitario. I primi, ai sensi del Regolamento sul cabotaggio marittimo, sono considerati legittimi qualora il beneficiario risulti essere il miglior offerente a seguito di una procedura di messa in concorrenza. Dall'altro, vi sono gli aiuti di stato erogati a compagnie di navigazione che invece sono considerati incompatibili con il diritto comunitario, perché hanno l'effetto di falsare la concorrenza tra operatori nel settore marittimo, a danno degli armatori più efficienti. È chiaro quindi che Tirrenia non potrà giovare di aiuti incompatibili.

Ho concluso qui l'intervento che vi verrà consegnato.

Vorrei soltanto soffermarmi un minuto per fornirvi alcune spiegazioni sulla questione del traffico aereo. Come sapete, ho proposto, dopo gli incidenti più recenti, la costituzione di una lista nera mondiale. L'Unione europea ha una lista nera che comprende tutte le compagnie aeree che non rispettano i requisiti minimi necessari di sicurezza, quindi non possono volare sui cieli dell'Unione europea, non possono atterrare e non possono decollare.

Dovendo tutelare i cittadini dell'Unione europea, non possiamo non pensare, però, a quel che accade al di là dei nostri confini. Ho così lanciato questa proposta, che non è soltanto uno *slogan*, ma è il titolo di una serie di progetti che presenterò alla Conferenza sulla sicurezza aerea, che si svolgerà nel marzo del 2010, perché si possa avere un coordinamento internazionale e si possano avere norme internazionali, il più omogenee possibili, per tenere alto lo standard di sicurezza. Il mio obiettivo — continuerò a insistere — è quello di estendere a tutto il mondo i criteri europei della lista nera, che non è

una lista contro qualcuno, bensì soltanto uno strumento per cercare di convincere le compagnie che non hanno livelli di sicurezza minimi a cambiare la loro struttura e la loro organizzazione. Devo dire, con soddisfazione, che, per esempio, alcune compagnie indonesiane martedì scorso sono state tolte dalla lista nera, come è avvenuto anche, con un percorso più complicato, per la compagnia aerea TAAG dell'Angola, che non poteva volare in Europa. Adesso ha dieci voli settimanali, con un aereo controllato sotto la guida della compagnia aerea portoghese TAP, può volare dal Ruanda a Lisbona, il che significa dare anche un segnale ai Paesi africani: quando vengono rispettati certi criteri, le loro compagnie aeree possono volare e siamo ben lieti che ciò si verifichi. Sapete bene qual è il mio impegno nel settore dei rapporti con l'Unione africana, per quanto riguarda infrastrutture e trasporti.

Intendo presentare un mio progetto: ho chiesto e avuto, la scorsa settimana a Madrid, il consenso e il sostegno del Ministro dei trasporti del Regno di Spagna, Blanco, per presentare durante il semestre di presidenza spagnola, insieme alla Commissione europea, questo progetto sulla sicurezza aerea. Credo che questa azione possa ben caratterizzare l'Unione europea e dimostrare come le istituzioni comunitarie intendano essere vicine ai cittadini.

Voglio annunciarvi in anteprima che, entro la fine del mese, sarà resa nota l'inchiesta che ho disposto sui bagagli smarriti. Ricorderete che qualche mese fa uscirono informazioni e dati sul numero eccessivo di bagagli smarriti negli aeroporti di tutto il mondo. Ricorderete che ordinai un'inchiesta della Commissione europea. Il lavoro si è concluso, i servizi stanno terminando l'elaborazione e la sistemazione dei dati raccolti. Entro la fine di questo mese comunicherò i risultati dell'inchiesta da parte della Commissione europea.

Rimango a vostra disposizione per tutte le informazioni che vorrete. Vi confermo la mia totale disponibilità a essere presente e a incontrarvi quando lo deside-

riate. Il mio gabinetto è a disposizione di tutti i parlamentari italiani, qualora abbiano bisogno di informazioni e di chiarimenti necessari, anche dal punto di vista tecnico, come lo sono i funzionari della mia direzione generale per fornire risposte, informazioni e chiarimenti in tutti i settori del trasporto — anche in vista del dibattito parlamentare, come annunciava il presidente Grillo — per fornirvi tutti gli elementi e le informazioni necessarie perché l'Italia possa lavorare in sintonia con la Commissione europea, così come sta lavorando oggi. Ogniqualevolta, in Consiglio dei ministri, l'Italia interviene, adotta sempre una posizione comunitaria e di forte intransigenza, soprattutto per quel che riguarda la sicurezza dei passeggeri. Di ciò non posso che ringraziare il Ministro Matteoli, con il quale lavoro in perfetta sintonia. Con analoga sintonia lavoro anche con le vostre Commissioni, che hanno avuto l'amabilità di invitarmi, a dimostrazione che da parte di questo Parlamento vi è una grande voglia di lavorare in sintonia con la Commissione europea e con il Commissario ai trasporti, che nutre lo stesso sentimento nei vostri confronti.

PRESIDENTE. Ringrazio l'onorevole Tajani per l'ampia relazione.

Questa audizione, onorevole Tajani, l'abbiamo voluta per mettere a fuoco primariamente le questioni del trasporto ferroviario, con riferimento alla rischiosità del trasporto delle merci pericolose. È anche vero che era stato chiesto all'onorevole Tajani, che ringraziamo, di fornire un aggiornamento e una puntualizzazione sulla privatizzazione di Tirrenia nonché una riflessione sulla sicurezza stradale.

Badate, non intendo certo limitare il dibattito. Però, so che la Commissione della Camera in questi giorni ha terminato sulla sicurezza stradale una maratona terribile e al Senato siamo in procinto di fare altrettanto. Quindi, registriamo questo contributo, onorevole Tajani, come elemento aggiuntivo che arricchisce il dibattito, che consentirà al Senato di rivisitare il lavoro compiuto dalla Camera con completezza di informazioni e con la condizione, se è il

caso, di migliorarlo, o diversamente, come molti si auspicano, di confermare l'ottimo lavoro svolto dalla Camera.

Con riferimento al finanziamento delle reti TEN, registriamo con attenzione quanto comunicatoci dall'onorevole Tajani. Il Governo, come sapete, il 9 marzo e nel mese di maggio ha assunto alcune determinazioni. Registriamo che sull'alta velocità Milano-Brescia e Milano-Genova l'Unione europea dovrebbe riuscire a trovare ulteriori risorse. Vedremo meglio quanto contenuto nel testo che ci lascia.

I colleghi adesso sono liberi di fare interventi a tutto campo. Però, sarebbe opportuno concentrarsi sulla pericolosità delle merci trasportate via ferro e sui punti di debolezza che anche l'onorevole Tajani ha individuato, perché non c'è dubbio che l'Unione europea ha emanato alcune direttive, ma il problema è che, secondo quello che abbiamo capito, e che del resto l'onorevole Tajani ha confermato, il recepimento di queste direttive non avviene allo stesso modo nei diversi Paesi dell'Europa. Quindi, occorre svolgere una riflessione seria su questo elemento.

Do la parola ai colleghi che intendano porre quesiti e formulare osservazioni.

AURELIO SALVATORE MISITI. Sono attento alle raccomandazioni del presidente Grillo. Speriamo che martedì prossimo si possa concludere l'esame di alcune modifiche al codice della strada. Ci lavorerete voi al Senato, fermo restando che il Governo dovrà prendere una posizione più generale sulla revisione dell'intero codice della strada.

Prima di trattare il tema delle ferrovie, vorrei formulare un'osservazione sul piano delle infrastrutture. Innanzitutto ringrazio a nome del mio gruppo il Vicepresidente Tajani che, come sempre, ha steso una relazione molto attenta e dettagliata, fornendoci ottime informazioni. Però, sulla questione infrastrutture è chiaro che l'Europa potrebbe fare di più, nel senso che potrebbe predisporre un piano che contribuisca all'uscita dalla crisi. Evidentemente ciò non è nei piani dell'Europa, anche perché — come diceva giustamente

il Presidente Grillo — ha ridotto in fondo gli investimenti, rispetto a quello che era il piano precedente, per mancanza di risorse. Credo che bisognerebbe compiere uno sforzo molto più consistente, proprio per affrontare il periodo di crisi e, quindi, avere un piano europeo, tipo piano Roosevelt, che dovrebbe aiutare l'uscita dell'Europa dalla crisi economica che sta attraversando tutto il mondo.

Detto questo, però, voglio soffermarmi sulle questioni della ferrovie. Concordo sul fatto che l'Europa abbia preso alcune decisioni. È vero che le direttive vengono riprese in modo diverso dalle varie nazioni, ma è anche vero che, per esempio, l'Italia — con cui la Commissione europea dialoga, come dice Tajani, in modo continuo — non ha seguito il suggerimento europeo di istituire una autorità nazionale sulla sicurezza delle ferrovie.

Quindi, l'autorità rimane soltanto un'agenzia, anche quella italiana. Del resto, basterebbe quella europea, secondo me. È vero che avete suggerito le autorità nazionali, però, a mio avviso, se le autorità nazionali vanno ognuna per conto proprio, oppure non vengono istituite, come avviene in Italia, converrebbe allora istituire un'autorità europea, per poter imporre certi standard di sicurezza omogenei e unitari. Giustamente, il presidente Grillo faceva osservare che se ogni Stato tratta la sicurezza in modo diverso, poi ci troviamo di fronte alle attuali difficoltà.

Quanto alla questione della manutenzione, credo che si possa osservare che le ferrovie fanno registrare meno morti e meno incidenti rispetto alla strada e anche rispetto agli aerei (anche se, ultimamente, ce ne sono troppi che cadono). Quanto, però, alla questione dei materiali che vengono trasportati, non bisogna intervenire soltanto dopo, e mettere soltanto delle toppe: la questione andrebbe affrontata in termini progettuali. Visto e considerato, cioè, che adesso si continuerà a incrementare enormemente il trasporto dei gas liquidi, che potranno portare grandissime difficoltà per la sicurezza ferroviaria, credo che bisognerebbe affrontare questo aspetto in termini anche infrastrutturali.

Vedrei con favore un investimento finalizzato a far sì che i centri abitati fossero bypassati. Un investimento riservato esclusivamente ai treni merci, contenenti merce infiammabile (grosso modo, quasi tutti, si tratta di vedere qual è il punto di infiammabilità), oppure quelle che si definiscono merci pericolose, che debbono passare su bretelle adeguate, in modo tale che siano assolutamente lontani dal centro abitato. Credo che questo si possa fare, perché le ferrovie attuali sono state progettate e realizzate per altri tipi di treni, più sicuri, che trasportavano passeggeri e qualche carro di agrumi. Oggi, invece, abbiamo trasporti pericolosissimi, che bisogna assolutamente allontanare dai centri abitati. Lo dimostra questo caso, ma non solo questo caso.

Farei quindi la proposta affinché l'Unione europea si faccia promotrice di progetti finalizzati a far sì che vengano bypassati tutti i centri abitati. Credo che si possa dare questo contributo, altrimenti si fanno solo chiacchiere, si dice soltanto ciò che va bene e ciò che non va bene.

Penso che l'Unione europea stia lavorando, però, secondo me, se si fa uno sforzo in termini di infrastrutture, credo che si tolgano le basi per futuri incidenti. Bisogna cambiare strutturalmente un'infrastruttura finalizzata ad altri trasporti.

GIACOMO SANTINI. Sarò esemplare, nei binari indicati dal presidente e in brevità.

All'indomani della direttiva sull'interoperabilità, dunque dell'apertura del traffico ferroviario, analogamente a quanto accadde per il traffico su gomma (in relazione al quale si verificò un disastro, poiché molti veicoli provenienti dai Paesi dell'est si rivelarono non adeguati sotto l'aspetto della sicurezza), le chiedo se non si avverta anche per il traffico su rotaia la stessa sensazione di pericolo, il timore che i carri provenienti dai Paesi di recente acquisizione in Europa non siano ancora all'altezza sotto il profilo della sicurezza.

Inoltre, nella distribuzione degli ottanta milioni di euro assegnati all'Italia e nei cinquecento milioni di euro di nuova ac-

quisizione, non ho sentito parlare del Brennero. Le chiedo se siamo già a posto per quella linea ad alta velocità, o se ci sarà un intervento successivo.

MARIA IDA GERMONTANI. Seguirò la raccomandazione del presidente di atternerci, come argomento, alla pericolosità delle merci trasportate su ferro, considerato anche che le nostre stazioni sono spesso collocate all'interno dei centri abitati, o comunque in zone ad alta densità abitativa.

Il trasporto di merci è diventato ormai un punto strategico dello sviluppo socio-economico e, nello stesso tempo, si configura come una questione molto critica. Ebbene, esiste la possibilità di promuovere il trasporto su acqua, anche su acqua dolce, sfruttando il fatto che la nostra penisola ha coste importanti, che possono essere utilizzate. I bacini fluviali nell'area padano-veneta hanno un'estensione — se non sbaglio — di 987 chilometri. Il trasporto merci sul Po e sulle idrovie collegate si svolge lungo 564 chilometri. L'Italia, con una rete idroviaria, quindi, di quasi 600 chilometri e con 7.750 chilometri di coste, trasporta solo lo 0,1 per cento della merce su idrovie interne, lo 0,6 per cento sulle coste, il 13 per cento sulla ferrovia e tutto il resto su gomma. Evidentemente, è una tendenza molto diversa rispetto alla Germania che trasporta il 25 per cento e l'Olanda il 40 per cento sulle idrovie interne, tenendo presente che abbiamo essenzialmente il Po, come fiume da utilizzare per il trasporto.

È evidente che si può incrementare il traffico fluviale, indirizzando via fiume i prodotti chimici pericolosi, le merci pericolose e infiammabili. Mentre su strada o su ferrovia la pericolosità è notevole, sfruttando la rete idroviaria questo rischio potrebbe essere notevolmente attenuato.

So che esiste un progetto europeo (il progetto Marco Polo, se non sbaglio), che riguarda proprio il trasporto su fiume. Lei ha anche parlato di cabotaggio marittimo. Ebbene, potrebbe essere eventualmente importante prevedere un collegamento diretto tra il nostro Paese, il Ministero delle

infrastrutture e dei trasporti e lei, Commissario, per promuovere sgravi fiscali per gli armatori iscritti al trasporto conto terzi che, per esempio, investano in ricerca e sviluppo industriale, in modo da ottenere imbarcazioni sicure e moderne per il trasporto merci su acqua dolce e nello stesso tempo promuovere, per quanto ci riguarda, in stretto contatto con l'Unione europea, proprio il trasporto su acqua, in particolare fluviale.

PRESIDENTE. È molto interessante. Peccato che sarà problematico difendere gli sgravi fiscali attualmente esistenti sul cabotaggio marittimo. L'idea di allargarli al cabotaggio sulle linee fluviali è bellissima.

ANTONIO RAZZI. Approfitto della presenza del Commissario europeo per informarlo di aver presentato un'interrogazione al Ministro delle infrastrutture e trasporti e al Ministro dell'economia e delle finanze sul caso avvenuto a Viareggio riguardante i carri della GATx, avente sede a Vienna. Lo informo anche di un'altra interrogazione riguardante il codice della strada: la Corte europea ha condannato l'Italia per non aver ancora fatto questa riforma e spero che oggi si possa riformare in merito alle auto targate italiane o a quelle straniere che viaggiano in Italia. Ci sono problemi di multe che non vengono pagate e quant'altro.

ANGELO MARIA CICOLANI. Mi pare che nel corso dell'audizione si sia accennato al tema del trasporto di merci pericolose sotto due aspetti fondamentali: il primo riguarda l'infrastruttura, il livello di manutenzione, i gradi di sicurezza disposti dall'agenzia. Questo è un primo livello di domanda. Credo si possa concordare totalmente con il Commissario Tajani che sia necessario un nuovo ordine europeo e, quindi, una maggiore presa dell'agenzia europea sulle agenzie nazionali. Non si tratta di un'operazione semplice, poiché le infrastrutture nei vari Paesi sono diverse e le modalità di sicurezza dipendono anche dalle infrastrutture. Un esempio per tutti: la Spagna ha un'infrastruttura completa-

mente diversa dal resto dell'Europa. Anche i sistemi di manutenzione sono diversi: ci sarà un processo di integrazione che avrà un'incidenza fortissima sulle abitudini, anche industriali, che ciascun Paese evidenzia. Volevo capire tempi e modi con cui l'Europa intenda procedere. Ciò ha riflessi fortissimi sul nostro Paese, dove la neonata agenzia ha tutta una serie di problemi. Si pensi, ad esempio, che essa dovrebbe avere 300 unità, mentre oggi ne ha solo 75 attive. Ha, quindi, uno *start up* piuttosto faticoso e una richiesta di professionalità che non sempre è esistente all'interno dei Paesi membri.

Il secondo elemento che vorrei venisse valutato meglio è il tema delle merci pericolose, che è molto delicato. Da alcuni decenni si è assunto l'orientamento a far viaggiare questo tipo di merci prioritariamente e preferibilmente su ferro. L'incidente di Viareggio ha posto, secondo me, un problema anche in merito alla regolazione della circolazione. Il primo pensiero che mi è venuto è stato il seguente: se questo incidente fosse avvenuto all'interno di un tunnel a doppio binario, con un treno in transito, avremmo avuto centinaia di morti. Ebbene, pur condividendo quanto affermato dall'onorevole Misiti, indubbiamente, però, si tratta di un tema che possiamo traguardare da qui a 10-15 anni. Costruire vie alternative in corrispondenza delle grandi conurbazioni è un tema che chiama risorse, progettualità, conferenze di servizi, appalti, tempi che non sono domani. Allora nasce un problema di regolazione del traffico in ordine alle merci pericolose nonché un problema di qualità della manutenzione, secondo me, particolarmente nei nodi urbani, cioè laddove è più delicato il tema.

Le Agenzie dovrebbero, nelle linee dove sono ammesse le merci pericolose, richiedere alcuni standard di manutenzione relativi all'armamento, anche differenziati rispetto agli altri tipi di linee. Mi riferisco, nel caso specifico all'Agenzia della sicurezza ferroviaria.

L'altro elemento su cui agire è la verifica dei carri e la verifica dei contenitori. Che un carro su cui insiste un trasporto

pericoloso venga controllato con gli stessi tempi di un carro che porta il legname, probabilmente non è giusto. Allora va dato, secondo me, in tempi molto rapidi, un messaggio, proprio come risposta all'incidente di Viareggio, un messaggio molto forte di grande affidabilità del trasporto delle merci pericolose nel settore ferroviario, per incamminarci verso un'inversione di tendenza. Non possiamo, comunque, mettere la testa sotto la sabbia e non evidenziare che su alcuni punti dobbiamo assolutamente e subito migliorare.

VINCENZO GAROFALO. Casualmente, il mio intervento è immediatamente successivo a quello del senatore Cicolani, che ha in parte assorbito le mie considerazioni. Sostanzialmente, credo che, all'indomani dell'incidente di Viareggio, la nostra riflessione principale è stata quella di vedere che le vittime, credo il 100 per cento, non viaggiavano sul treno, ma erano cittadini che casualmente si sono trovati coinvolti e, quindi, sono vittime di un evento totalmente esterno alle loro abitudini. La prima riflessione da fare è quella appunto di capire se, durante questi percorsi, è corretto che vengano attraversati i centri abitati. Capisco che non è immediatamente possibile risolvere il problema e, probabilmente, non lo sarà mai.

A questo punto, penso che l'Unione europea abbia la possibilità di approfondire la questione sotto una serie di altri aspetti. Il primo che chiedo di verificare è se sia possibile limitare la quantità di vagoni partecipanti ad un convoglio nel caso in cui le merci siano altamente pericolose; il secondo è quello di tentare di dotare i carri ferroviari di dispositivi moderni, che consentano l'abbattimento del rischio e magari anche la parziale eliminazione di alcuni rischi. Credo che, da questo punto di vista, i carri ferroviari abbiano fatto passi avanti sotto il profilo strutturale, ma non sotto il profilo tecnologico, cioè non contengono dispositivi non dico intelligenti, ma che accrescono la sicurezza. Per esempio, immaginiamo - anche con un ordine del giorno, per quanto riguarda la sicurezza stradale - di

ragionare in termini di obbligo di allestimento dei veicoli pesanti e che trasportano merci pericolose con dispositivi antincendio automatici.

Ho apprezzato molto, onorevole Tajani, la sua considerazione sulla manutenzione. Sono perfettamente d'accordo - tra l'altro sono uno degli ingegneri qui presenti - che non si può ragionare in termini di anzianità, bensì di usura e quindi di ore di servizio nonché di velocità - lo diceva il senatore Cicolani - che, probabilmente, in alcuni tratti di percorso va limitata.

Mi ha sorpreso che in quel tratto si potesse arrivare fino a 100 chilometri orari. Il treno viaggiava a 90 chilometri all'ora, quindi entro i limiti, però era in una parte di percorso particolarmente sensibile, vista la presenza di abitazioni. È ovvio che, all'aumentare della velocità, aumenti anche il rischio. Questo è abbastanza ragionevole considerarlo.

Credo che sarà difficile, quasi impossibile, trasferire una grande parte del traffico delle merci pericolose su altre modalità - la senatrice Germontani ha detto delle cose sicuramente apprezzabili, ma non sarà così facile, anche perché, poi, in alcuni casi dovremmo usare un'altra modalità terrestre per giungere al porto fluviale o marittimo.

Tuttavia, immaginare di ottimizzare i percorsi e gli orari riduce il rischio che, come sappiamo, nel caso di Viareggio c'è stato: la possibilità che alcuni treni passeggeri fossero coinvolti in questo incidente.

Come ha detto all'inizio, purtroppo la verità è che se non ci fosse stato l'incidente di Viareggio non saremmo qui ad approfondire in tale maniera le questioni e non c'è dubbio che la sicurezza ferroviaria sia la più alta tra le varie modalità di trasporto.

A questo punto, credo sia possibile, anche in tempi brevi, intervenire sui sistemi di trasporto e sulla struttura dei carri ferroviari e quindi sui mezzi, ridimensionando il rischio.

In ultimo, in merito a Tirrenia, desidero dare atto che l'Unione europea - non so chi sia presente tra coloro i quali si sono sentiti con la rappresentanza delle

isole minori - è stata precisa nelle informazioni - questo lo davvo per scontato - e inoltre ha fornito elementi a supporto della tutela che tutti riconosciamo necessaria nei confronti delle isole minori, a beneficio delle popolazioni che desiderano continuare a vivere in queste località.

Il problema Tirrenia, francamente, credo sia ormai esclusivamente nazionale. L'Unione europea, devo dare atto alla sua veste di Commissario, ha consentito e sta consentendo all'Italia, anche in maniera concessiva, di risolvere il problema e di farlo con i dovuti tempi. Ad ogni modo, ormai è un problema che l'Italia deve affrontare.

ROBERTO MURA. Signor presidente, ringrazio anch'io l'onorevole Tajani e anche tutti i colleghi, perché ritengo che oggi, durante questa audizione, abbiamo tutti raccolto molti elementi per poter svolgere il lavoro che da qualche settimana stiamo svolgendo, in riferimento alla sicurezza del trasporto ferroviario e in particolare al trasporto di merci pericolose.

Volevo sottolineare l'aspetto legato al Codice della strada - soltanto questo - perché si tratta di un argomento che mi sta molto a cuore e attendo con ansia di poterci lavorare, nella VIII Commissione del Senato, per poter dare anche il nostro contributo.

Ma tornando al tema della sicurezza ferroviaria, non mi voglio dilungare su aspetti che condivido, in riferimento ai discorsi legati al recepimento della normativa europea. È molto interessante quanto richiamato nell'intervento della collega Germontani sul trasporto fluviale, a cui aggiungerei anche lo sviluppo dell'autostrada del mare, che sicuramente può rappresentare un elemento importante.

Come diceva prima il presidente, martedì discuteremo alcune mozioni in Aula, fra le quali una che mi vede come primo firmatario. Tra gli impegni della mia mozione, il soggetto a cui porre la mia domanda è proprio lei.

Volevo chiederle a che punto siamo, rispetto all'emanazione di regole armonizzate per definire tre questioni. Innanzi-

tutto, la prima questione riguarda i requisiti comuni che devono possedere i soggetti da certificare, cioè i detentori dei carri e delle officine di manutenzione; la seconda questione riguarda i soggetti che hanno il compito di rilasciare la certificazione e la terza, assolutamente importante, riguarda l'attività da compiere per verificare il mantenimento dei requisiti nel tempo dei soggetti certificati.

Mi fermerei qui con una domanda abbastanza secca e precisa, perché non voglio andare a ripetermi su aspetti già sottolineati dai colleghi durante l'audizione.

PRESIDENTE. Vorrei aggiungere due brevissime domande. Mi permetto in primo luogo di insistere su quanto hanno già accennato i colleghi Cicolani e Mura: introdurre il parametro della verifica del chilometraggio, anziché la temporalizzazione anno per anno, perché un conto è un carro che corre dalla mattina alla sera e un conto è un carro che sta fermo.

L'altra questione che vorrei porre è una questione che trascende la normativa: mi ha molto stupito, in questa vicenda di Viareggio, che soltanto dopo quarantotto ore si sia riusciti a identificare il carro che è uscito dai binari, ricostruendo la storia.

Ebbene, mi pongo questo problema: esiste un'agenzia europea, esiste il vincolo che ogni Paese costituisca agenzie nazionali, forse possiamo finalmente, nell'epoca della più grande rivoluzione del mondo, che è quella informatica, obbligare queste Agenzie a parlarsi in rete e a mantenere un archivio informatico per cui, un minuto dopo l'incidente, si identifichi il carro o il treno che è deragliato, si sappia quando è stato costruito, quanti anni di percorsi abbia fatto, chi sia il proprietario, chi sia il gestore.

Non è possibile che, mentre siamo tutti controllati quotidianamente attraverso telepass, carte di credito e tutti sanno dove andiamo, non sappiamo nulla dei carri ferroviari che trasportano merci pericolose!

Chiedo al Vicepresidente Tajani se pensa che si possa immaginare un vincolo per creare questo salto di qualità e conoscere all'istante tutte le informazioni.

Un'ultima domanda: rinnovo l'apprezzamento per la comunicazione fatta dal Vicepresidente Tajani sui finanziamenti dei quali ci ha informato. Mi pongo un problema, sul quale abbiamo dibattuto l'anno scorso: l'Unione europea, quando il Governo Berlusconi riuscì a far approvare le reti TEN (cosa veramente straordinaria), l'informazione che passò era che l'Unione europea avrebbe garantito il 20 per cento dell'investimento, cosa che purtroppo per strada si è persa, perché la crisi è subentrata.

Le domando se vi stiate ponendo il problema di autofinanziarvi, oppure se si ritenga che l'Unione europea non sia ancora quel soggetto forte in grado di acquisire sul mercato le risorse per poi finanziare gli investimenti che ritiene davvero strategici.

Le chiedo se la questione degli *euro-bond* sia veramente all'ordine del giorno, oppure se si tratti di una discussione accademica; se si rilevi, insomma, qualche spiraglio di responsabilizzazione, per cui si registra almeno una volontà positiva.

Do la parola al Vicepresidente, onorevole Antonio Tajani, per la replica.

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

ANTONIO TAJANI, *Vicepresidente della Commissione europea e Commissario responsabile per i trasporti*. Intanto mi scuso se, nel corso del mio intervento, ho affrontato parecchi argomenti. Ho ritenuto utile informare il Parlamento italiano di tutte le notizie a mia disposizione, perché, essendo Commissario italiano, credo sia giusto fornire il maggior numero possibile di informazioni per quanto riguarda il mio settore. Ripeto che sono a disposizione anche per tutte le altre questioni che possano interessare il Parlamento italiano.

Rispondo abbastanza celermente alle vostre domande, di cui vi ringrazio molto. Informo voi e anche il presidente Grillo che, dopo questa audizione, mi recherò in Svizzera a discutere del Progetto prioritario 24, che credo vi stia particolarmente a cuore (Genova-Rotterdam).

Ringrazio soprattutto i parlamentari che, oltre ad essere degli esponenti politici, hanno capacità tecniche, informazioni e conoscenza, per la loro storia professionale. Comincio da uno dei grandi esperti, che è l'onorevole Misiti.

Prima di intervenire sulla questione ferroviaria, vorrei parlare dei famosi cinquecento milioni di euro. Vorrei essere chiaro: nel *recovery plan*, il piano di azione anticrisi, la Commissione europea ha deciso di finanziare immediatamente, cioè con denaro pronta cassa, da darsi entro la fine di quest'anno, per cinquecento milioni di euro, alcuni progetti cantierabili tra la fine dell'anno e l'inizio del nuovo anno, all'interno delle reti TEN. Quindi, non abbiamo ridotto nulla. Si parla di cinquecento milioni di un piano anticrisi, che servono per progetti che vengono immediatamente finanziati. La Commissione, sulla base della richiesta, finanzia immediatamente.

Poi risponderò anche alla senatrice Germontani, perché uno di questi progetti che finanziamo riguarda proprio il trasporto fluviale. Ne ho parlato a lungo con il viceministro Castelli, che ha la delega per questo settore: gli ho annunciato anche questo finanziamento deciso dalla Commissione europea, ne ho parlato a lungo con la coordinatrice europea, che è responsabile dei progetti prioritari per quanto riguarda il trasporto fluviale. Quindi, la decisione di finanziare anche progetti che riguardano il trasporto fluviale dimostra l'attenzione e l'interesse della Commissione europea nei confronti di questo settore, che ritiene importante.

Siamo convinti, dai tempi di Loyola De Palacio, che sia necessario riequilibrare il sistema del trasporto passeggeri e merci all'interno dell'Unione europea. Questo non significa che siamo contro il trasporto su strada, anzi il contrario, poiché mediante necessari accomodamenti di tipo operativo, finanziario, normativo si tratta di creare un trasporto intermodale che permetta anche al trasporto su gomma di potersi muovere più rapidamente e in maniera più agile, evitando gli ingorghi, risparmiando e riducendo le emissioni nocive.

Per il trasporto fluviale esiste un progetto europeo, il famoso programma NAIADES, ma anche il Marco Polo è per l'interoperabilità. Il NAIADES, tuttavia, è finalizzato proprio al trasporto fluviale.

Uno dei progetti riguarda l'Italia, che è uno dei Paesi che ha ottenuto, per la bontà dei suoi progetti, una parte importante di questi 580 milioni: dopo la Spagna è il Paese che ha ottenuto il maggior numero di finanziamenti. Uno di questi progetti è stato valutato tra i migliori dalla commissione esterna, e poi interna. Quindi, evidentemente, c'è la volontà di insistere sul trasporto fluviale.

Ritorno alla questione posta dall'onorevole Misiti sulle reti TEN. Stiamo valutando l'opportunità di aggiornare la strategia di queste reti. Fino ad oggi, servivano a sviluppare il mercato interno, oggi credo che servano ad aprire il nostro mercato verso il sud e verso l'est d'Europa. Ecco perché, su iniziale proposta del Governo italiano, nel corso del terzultimo Consiglio dei Ministri dei trasporti, ho deciso di convocare una conferenza, che si svolgerà a Napoli nel mese di ottobre, con i Ministri dei trasporti dell'Unione, dell'Africa e dei Paesi dell'Europa dell'est non appartenenti all'Unione, per vedere quale possa essere lo sviluppo delle reti transeuropee.

Non è un caso che la Commissione europea abbia approvato tre settimane fa una mia comunicazione, sottoscritta anche al commissario Michel e della commissaria Ferrero Waldner, che ora è all'attenzione del Parlamento europeo e del Consiglio, sul rapporto infrastrutture Unione europea-Unione africana, poiché, come avevo annunciato, credo molto nelle interconnessioni tra reti transeuropee e reti transafricane, per uno sviluppo economico e per l'interesse delle imprese europee che potrebbero lavorarvi. L'Africa ha bisogno di infrastrutture di qualità e io credo che gli imprenditori europei possano realizzarle. Una presenza forte dell'Europa nella realizzazione di infrastrutture nell'Africa del Maghreb, ma anche nell'Africa subsahariana, significa poter contribuire allo sviluppo economico dell'Africa. Noi, senza un'azione forte che permetta all'Africa di

crescere dal punto di vista economico e di avere stabilità politica, non possiamo pensare di risolvere la questione dell'immigrazione. Non è una questione che riguarda soltanto l'Italia, la Spagna e Malta: è un problema europeo. Tutta l'Europa deve farsi carico di questo problema dell'immigrazione, ma oltre ai programmi europei (Frontex e tutte le iniziative che conoscete meglio di me) serve un'azione politica a lungo termine, che punti a incidere sulla radice del problema immigrazione. Lo dico in questa sede, anche se non sono di fronte alla Commissione esteri o Attività Produttive, perché la politica dei trasporti e di realizzazione delle infrastrutture è determinante per quel fine: *business*, interesse economico da parte di imprese europee, ma anche presenza politica, per garantire stabilità, facendo in modo che i soldi europei non vadano in mano a dittatori o dittatorelli. Crescita economica significa stabilità politica, democrazia, riduzione dell'immigrazione. Nessuno, infatti, scapperebbe da casa propria, se a casa propria si trovasse bene.

Dobbiamo intervenire in questa maniera — ne sono assolutamente convinto, e ho presentato questo documento che, se volete, vi farò avere — per assegnare alla politica dei trasporti e delle infrastrutture — credo che l'onorevole Misiti sia d'accordo con me — un ruolo non soltanto tecnico, ma anche di grande importanza politica. Ricordiamoci che gli Stati Uniti d'America sono nati perché hanno costruito grandi infrastrutture. Roma ha lasciato un segno nella storia, che è culturale, di civiltà e di diritto, perché è stata capace di costruire grandi infrastrutture. Le infrastrutture sono anche un disegno politico, sono una strategia anche per far fronte alla crisi.

D'altronde — lo dicevano entrambi i candidati alla presidenza degli Stati Uniti — il Presidente Obama ha insistito sulla questione della realizzazione di infrastrutture. Io ne sono pienamente convinto. Forse bisognava — me ne dispiaccio, ma all'epoca non ero Commissario europeo — investire di più per le reti transeuropee.

L'intervento di 500 milioni di euro non è forse sufficiente, ma è certamente la dimostrazione di una volontà di intervenire nelle infrastrutture. Si è intervenuti anche nelle infrastrutture nel settore energetico, in maniera ancora più forte. Ma questo è un piccolo segnale per cercare di fungere da volano.

Ho avuto modo di ribadire, nel corso del mio intervento, che la direttiva europea sulla sicurezza ferroviaria chiede agli Stati di istituire l'Autorità nazionale per la sicurezza ferroviaria. Contemporaneamente, abbiamo istituito l'agenzia ferroviaria e chiediamo di avere un'agenzia ferroviaria per ogni Paese membro. L'Italia è uno di quelli che l'ha realizzato per prima. Continuo a insistere: l'agenzia ferroviaria dell'Unione europea ha soltanto poteri normativi e, a mio parere, serve a poco. Serve invece un'agenzia europea che possa fare quello che fa l'agenzia per la sicurezza aerea e quella per la sicurezza marittima, che a livello europeo hanno capacità di incidere direttamente sul controllo della sicurezza.

Possiamo fare controlli sulla sicurezza, sull'inquinamento nel settore marittimo, e sapete bene che l'agenzia per la sicurezza marittima di Lisbona svolge un lavoro eccezionale, anche l'agenzia per la sicurezza aerea svolge un lavoro eccezionale, perché interviene direttamente. L'agenzia sulla sicurezza ferroviaria ha compiti normativi, che sono sicuramente di grande importanza, ma poi bisogna passare dalla teoria alla pratica. Certo, la collaborazione con le agenzie nazionali è importante, però sono assolutamente convinto che l'Europa debba intervenire, nell'era della globalizzazione, soltanto dove e quando gli Stati membri non sono in grado di risolvere da soli un problema che interessa i cittadini. In questo caso della sicurezza ferroviaria l'Europa deve intervenire, perché se i cittadini ci domandano sicurezza quando ci sono vagoni che girano per tutto il mondo, non può essere il solo Stato membro a dover intervenire per controllare. Serve un'azione forte, ed è qui che serve l'Europa. Magari in altri casi non serve e l'intervento diventa obsoleto e a

volte pure fastidioso nei confronti del cittadino. Qui invece è carente, serve un intervento più forte. Ma serve anche l'accordo di tutti gli Stati membri al riguardo.

Questo è quanto proporrò in occasione della Conferenza di Bruxelles, che ho convocato per discutere tutti gli argomenti che stiamo affrontando oggi: sicurezza generale, sicurezza per quanto riguarda il materiale pericoloso. Ci sono già normative europee e alcune di esse sono basate sul regolamento del COTIF, che riguarda il trasporto internazionale di merci pericolose per ferrovie. Tale regolamento prevede norme sui prodotti che possono essere trasportati, sulle modalità di trasporto, comprese le disposizioni in materia di costruzione e prova di vagoni-cisterna.

Le norme vengono costantemente aggiornate, anche per tener conto delle conoscenze scientifiche. Continuo a dire che condivido l'idea di chi sollecita un cambio di verifica sui tempi e sui modi. Non serve controllare, a mio giudizio, in base al tempo, perché un vagone può stare fermo e non essere utilizzato. Dipende dal tipo di trasporto. Siamo, quindi, assolutamente d'accordo.

Per quanto riguarda i percorsi alternativi, esiste una direttiva europea, quella del 2008 sul trasporto interno di merci pericolose, che prevede, già all'articolo 1, se giustificata, l'utilizzazione di rotte prescritte, compresa l'utilizzazione di modalità di trasporto prescritte. Si tratta dell'articolo 1, paragrafo 4, della direttiva in materia di trasporti; quindi gli Stati membri, se necessario, possono applicarla.

Per quanto riguarda la domanda posta dall'onorevole Santini — mi scusi per non averla inserita nelle risposte sulle TEN — il finanziamento sul Brennero che abbiamo autorizzato e sottoscritto alla vigilia di Natale dell'anno passato, rimane. Non è stato inserito in questi 500 milioni di euro perché non è stato presentato un progetto immediatamente cantierabile sulla questione precisa. Rimane quello che era stato fissato: questi sono soldi europei anticrisi, per affrontare le emergenze.

Ho risposto all'onorevole Germontani, per quanto riguarda il trasporto fluviale.

Rispondo all'onorevole Cicolani — dell'agenzia abbiamo detto — sulla qualità e la manutenzione dei mezzi: siamo assolutamente d'accordo.

Quanto alla regolazione della circolazione, anche questo è stato un argomento posto all'attenzione dell'ultimo Consiglio dei ministri. Si è parlato dei famosi corridoi merci.

Oggi sapete che il treno passeggeri ha sempre la priorità. I treni merci spesso rimangono indietro. Possiamo anche valutare, in futuro (già è stata approvata dal Consiglio dei ministri) l'ipotesi di creare corridoi merci, dove si regola il percorso. Ciò non significa che da oggi, su quei corridoi, il treno merci passa avanti al treno passeggeri. Si studiano, invece, i modi e i tempi per dare la possibilità ai treni merci di muoversi con più agilità. Su questo siamo d'accordo e potremo continuare a lavorare; potremo anche continuare a parlarne in occasione della Conferenza che avremo a Bruxelles, sempre nel mese di settembre.

Per quanto riguarda la questione posta dall'onorevole Razzi sul codice della strada, circa le sanzioni transfrontaliere, lei mi pone una domanda alla quale purtroppo non posso dare risposta positiva, non già perché la Commissione europea non voglia, ma perché gli Stati membri non si mettono d'accordo.

Come lei sa bene, esiste una proposta comunitaria per applicare le sanzioni transfrontaliere per alcune infrazioni: eccessi di velocità, passaggio col rosso, mancato uso delle cinture e guida dopo uso di sostanze alcoliche o stupefacenti. Ci siamo trovati di fronte al blocco giuridico, perché sussiste un dibattito se questo argomento debba rientrare nel primo pilastro oppure nel terzo pilastro. Visto, però, che tutti i Paesi dell'Unione stanno approvando il Trattato di Lisbona, che abolisce e chiude questa polemica tra primo e terzo pilastro, non vedo perché soffermarci su una vecchia storia e su un dibattito giuridico che serve soltanto a difendere alcune prerogative degli Stati membri, non intervenendo con una misura seria, soprattutto nei Paesi dove c'è una presenza turistica

forte, per frenare atti irresponsabili di persone che pensano di farla franca soltanto perché la targa della loro macchina non è quella del Paese in cui commettono l'infrazione.

Devo dire che l'Italia ha sempre sostenuto la posizione della Commissione europea. Continuerò a battermi, continuerò a dire pubblicamente che, secondo me, si tratta di un errore grave, che va contro gli interessi dei cittadini. La Commissione europea, che ha avuto il sostegno del Parlamento europeo e di alcuni Stati membri, ma non di tutto il Consiglio dei ministri, continuerà a fare il suo dovere, ma non possiamo procedere perché il Consiglio dei ministri dell'Unione non ha la volontà di approvare questa normativa.

Devo dire che l'Italia si è sempre schierata dalla parte della Commissione e dalla parte del Parlamento europeo per approvare questo testo. Speriamo di farcela.

La Svizzera è un'altra cosa. La proposta comunitaria riguarda tutta l'Unione europea. Non essendoci uno scambio di informazioni tra le polizie e tra i vari Stati sui dati, si rischia di non infliggere la sanzione, quindi chi compie l'infrazione può farla franca. La Svizzera non fa parte dell'Unione europea e quindi il suo caso è diverso. Magari ne parlerò domani con il Ministro dei trasporti della Svizzera, visto che devo incontrarlo.

Il senatore Mura mi ha posto una serie di domande: per quanto riguarda il fluviale, credo di averle risposto, rispondendo alla senatrice Germontani. Sulle autostrade del mare sono assolutamente d'accordo con lei: è una delle priorità. Ne parleremo alla Conferenza sullo stato dell'arte delle reti TEN, sul cambiamento di strategia complessiva nello sviluppo di tali reti.

Devo dirle che se ne è parlato a lungo anche nel corso della giornata del mare, organizzata dalla Commissione europea qui a Roma, con la presenza del presidente della Commissione europea Barroso: siamo assolutamente d'accordo. Vogliamo implementarla e sto lavorando per sviluppare i porti e anche i collegamenti non

soltanto interni dell'Unione europea, ma anche con altri Paesi dell'area del Mediterraneo.

Sono assolutamente convinto che vada sostenuta una politica del trasporto intermodale.

Intermodale significa terra, gomma, ferrovia, aereo, ma anche trasporto marittimo e trasporto fluviale. Mi rendo conto che in Italia la situazione è diversa da quella della Germania: non potremo mai avere un sistema di trasporto fluviale pari a quello della Germania perché la nostra rete idrografica è diversa. Mentre possiamo lavorare sul Po, sul Tevere o sul Garigliano queste cose non si possono fare.

Però, come vede, ci crediamo molto. Lei aveva anche posto una domanda sulla questione della denominazione dell'entità incaricata della manutenzione.

Nel corso del mio intervento ho detto che abbiamo cercato di colmare una lacuna: abbiamo proposto una modifica alla direttiva 2004, che è stata approvata dal Consiglio e dal Parlamento e che è in vigore dal 2008, e introdotto questa entità incaricata. L'emendamento sarà operativo dal 2010 e creerà l'obbligo, per ogni vagono, di essere sottoposto a manutenzione da parte di una ECM che a sua volta deve essere certificata secondo procedure e parametri che l'Agenzia ferroviaria sta mettendo a punto in tempo per il 2010.

Per accelerare l'attuazione di questo emendamento dieci Stati membri fra cui l'Italia, hanno firmato il 14 maggio di quest'anno un memorandum di intesa che fissa i criteri di certificazione dell'ECM e stabilisce il mutuo riconoscimento fra gli Stati firmatari delle ECM certificate da ciascuno di essi.

Riguardo alle regole, non vi sono standard europei: la manutenzione dipende sia dal tipo di carro sia dal suo impiego. Insisto: personalmente sono favorevole a una modifica legata all'uso del carro.

L'onorevole Garofalo mi aveva posto una domanda sulla modernità, sulla tecnologia. Su questo aspetto stiamo lavorando. Sulla ricerca finanziamo, insistendo moltissimo, anche con progetti comunitari — ne parleremo, lo ripeto, anche

riguardo alle reti EMS, che è uno dei tanti progetti per la sicurezza che finanzieremo entro la fine dell'anno. Da questo punto di vista, credo che la Commissione europea stia compiendo il massimo dello sforzo. È vero che si può fare sempre di più, è vero che nell'epoca della liberalizzazione dobbiamo stare sempre più attenti, poiché non credo che la liberalizzazione possa arrecare danni alla sicurezza, però dobbiamo, nel momento della globalizzazione, avere degli standard di sicurezza a livello della liberalizzazione. Ecco il senso del mio intervento. Finché c'era il gestore unico nazionale, tutto era sotto il controllo di un soggetto, di fatto di uno Stato membro. Mi chiedo, oggi, e domani, quando avremo magari carri che verranno dalla Cina, attraverso la Russia, quanti controlli dovremmo fare. È un bene che lo sviluppo economico sia legato alla liberalizzazione, però bisogna avere standard di sicurezza proporzionati allo sviluppo economico.

Di questo parleremo nella riunione che ho convocato sulla sicurezza ferroviaria. Ogni contributo, compresi quelli che mi sono stati forniti oggi, è utile.

Dico inoltre che stiamo valutando la possibilità di un'attuazione anticipata della direttiva sulla responsabilità ECM e la fattibilità della definizione di una piattaforma informatica europea per lo scambio, in tempo reale, dei dati relativi all'esercizio e alla manutenzione di tutti i carri dal trasporto di merci pericolose.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
DELL'8^a COMMISSIONE DEL SENATO
DELLA REPUBBLICA LUIGI GRILLO

ANTONIO TAJANI, *Vicepresidente della
Commissione europea e Commissario re-*

sponsabile per i trasporti. Detto questo, credo che incontri del genere siano assolutamente utili perché, come Commissario, è importante per me ascoltare le opinioni di parlamentari che sono anche esperti del settore e che possono fornire indicazioni utili per lavorare nel modo migliore, operando congiuntamente per fornire le migliori risposte possibili ai cittadini dell'Unione europea.

Confermando, caro presidente Grillo, caro presidente Valducci, la mia totale disponibilità a tornare ogniqualvolta voi lo riterrete opportuno, per informare il Parlamento italiano di ciò che stiamo facendo e di ciò che faremo, rimango a disposizione anche per eventuali risposte individuali da parte dei parlamentari.

Ringrazio l'onorevole Garofalo per le parole che ha rivolto e che estenderò ai miei collaboratori. Vuol dire che, quando si è ben stimolati e si ha voglia di fare, anche i funzionari di Bruxelles sono capaci di dare buone risposte. Insomma il castello di Bruxelles, se viene utilizzato per guardare di fuori, è un castello che abbassa il ponte levatoio e si preoccupa dei cittadini.

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

Dichiaro chiusa l'audizione.

La seduta termina alle 16,10.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. GUGLIELMO ROMANO

*Licenziato per la stampa
il 22 settembre 2009.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

