SENATO DELLA REPUBBLICA

XIV LEGISLATURA

14ª COMMISSIONE PERMANENTE

(Politiche dell'Unione Europea)

INDAGINE CONOSCITIVA SULL'ATTUAZIONE DEGLI OBIETTIVI DELINEATI DALLA STRATEGIA DI LISBONA

4º Resoconto stenografico

SEDUTA DI GIOVEDÌ 24 FEBBRAIO 2005

Presidenza del presidente GRECO

IC 1478

TIPOGRAFIA DEL SENATO (320)

INDICE

Audizione del sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti Viceconte

* PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 3, 14, 19
BASILE *(Misto)* 15
CHIRILLI *(FI)* 16
* DONATI *(Verdi-Un)* 16
* MANZELLA *(DS-U)* 17
* VICECONTE, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti* 5, 17

N.B.: *Gli interventi contrassegnati con l'asterisco sono stati rivisti dall'oratore.*

Sigle dei Gruppi parlamentari: Alleanza Nazionale: AN; Democratici di Sinistra-l'Ulivo: DS-U; Forza Italia: FI; Lega Padana: LP; Margherita-DL-l'Ulivo: Mar-DL-U; Per le Autonomie: Aut; Unione Democristiana e di Centro: UDC; Verdi-l'Unione: Verdi-Un; Misto: Misto; Misto-Comunisti Italiani: Misto-Com; Misto-Italia dei Valori: Misto-IdV; Misto-La Casa delle Libertà: Misto-CdL; Misto-Lega per l'Autonomia lombarda: Misto-LAL; Misto-Libertà e giustizia per l'Ulivo: Misto-LGU; Misto-MSI-Fiamma Tricolore: Misto-MSI-Fiamma; Misto-Nuovo PSI: Misto-NPSI; Misto-Partito Repubblicano Italiano: Misto-PRI; Misto-Rifondazione Comunista: Misto-RC; Misto-Socialisti Democratici Italiani-Unità Socialista: Misto-SDI-US; Misto Popolari-Udeur: Misto-Pop-Udeur.

Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti Viceconte, accompagnato dall'ingegner Gianfranco Basoli.

I lavori hanno inizio alle ore 8,35.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione del sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti Viceconte

* PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sull'attuazione degli obiettivi delineati dalla Strategia di Lisbona, sospesa nella seduta di ieri.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento, è stata chiesta l'attivazione dell'impianto audiovisivo e che la Presidenza del Senato ha già preventivamente fatto conoscere il proprio assenso. Se non vi sono osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

È oggi in programma l'audizione del sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti Viceconte, che ringrazio per la disponibilità manifestata partecipando all'indagine conoscitiva sull'attuazione degli obiettivi delineati dalla Strategia di Lisbona.

Ricordo che la Commissione ha voluto fortemente, all'unanimità (opposizione e maggioranza), quest'indagine conoscitiva fin dall'anno scorso, nel momento in cui si è resa conto dell'esigenza di rilanciare la Strategia di Lisbona. Siamo convinti, infatti, dell'importanza e dell'opportunità di rendere l'Europa competitiva e dinamica. Tale obiettivo è stato tracciato nel 2000, ma purtroppo, a metà percorso (questo è il quinto anno), non dà ancora i risultati sperati. Come ha evidenziato il rapporto del gruppo ad alto livello – presieduto dall'ex *premier* olandese Wim Kok e costituito nello scorso mese di novembre – i risultati sono stati deludenti. Di qui la raccomandazione rivolta ai Governi dei 25 Stati membri di partecipare al rilancio di questa strategia operando scelte o quanto meno procedendo a una sorta di selezione delle priorità, laddove non fosse possibile raggiungere i dieci obiettivi.

Come Parlamento e soprattutto come Senato della Repubblica, essendo sensibili al tema, al termine dell'indagine sul futuro dell'Unione Europea iniziata nel 2001, abbiamo deciso di avviare un'altra indagine conoscitiva su due eventi storici giunti in parte a definizione: l'allargamento dell'Unione a 25 Stati e la stesura della Carta costituzionale. In tal senso abbiamo fornito il nostro rilevante contributo all'interno dei Parlamenti nazionali.

L'indagine conoscitiva sull'attuazione degli obiettivi delineati dalla Strategia di Lisbona s'inserisce nel contesto più ampio di quella concernente il futuro dell'Unione Europea e ha come scopo l'individuazione delle modalità atte a sviluppare nel migliore dei modi questa nostra grand'Europa allargata. Di qui l'intendimento, la disponibilità, la voglia e l'impegno di contribuire, insieme al Governo, ad operare scelte che si muovano sulla scorta degli indirizzi indicati dall'Unione Europea.

Il 22 e il 23 novembre scorso, una delegazione dell'Ufficio di Presidenza di questa Commissione ha partecipato a L'Aja – insieme all'omologa della Camera dei deputati – alla XXXII Conferenza degli organismi specializzati negli affari comunitari (COSAC). In quell'occasione, è stata lanciata una proposta oggi condivisa da vari Stati per la quale però l'anno scorso il nostro Governo era stato criticato. Mi riferisco alla possibilità di agganciare alla Strategia di Lisbona il Patto di stabilità, se non proprio annullando il rigido criterio del limite del 3 per cento del PIL quanto meno rendendolo più flessibile in rapporto ad alcuni investimenti. Tra questi investimenti, a parte quelli riguardanti la ricerca, l'innovazione e l'informazione, risultano prioritari quelli nel settore di cui lei qui rappresenta il Dicastero: le infrastrutture e i trasporti.

Quest'indagine conoscitiva s'inserisce nel contesto di un'iniziativa, a più largo raggio, avviata dal presidente del Parlamento europeo Joseph Borrel che, quando era componente della COSAC, era venuto a conoscenza di quest'indagine sulla necessità di dare slancio alla Strategia di Lisbona. Una volta divenuto presidente del Parlamento europeo, Borrel ha avanzato la proposta di coinvolgere tutti i Parlamenti nazionali in incontri periodici per effettuare confronti su tale Strategia. Il 16 e il 17 marzo prossimi, una nostra delegazione si recherà a Bruxelles per partecipare al primo di questa serie di incontri.

In tal senso è importante ascoltare il Governo; la Commissione lo ha già fatto con le audizioni dei ministri Gasparri e Marzano, tenutesi nel mese di dicembre dell'anno scorso, e del ministro Moratti, svolta ieri pomeriggio. Oggi ascoltiamo lei, sottosegretario Viceconte, perché siamo convinti che quello delle infrastrutture sia un settore chiave. A tal fine sarà strategica anche l'audizione del ministro Siniscalco, che è prevista a breve e che ci consentirà di conoscere l'entità dell'esborso previsto per ogni Dicastero. Il ministro Siniscalco riferirà sugli intendimenti e sulle prospettive di partecipazione del nostro Paese al rilancio della Strategia di Lisbona.

Invito, pertanto, il sottosegretario Viceconte a svolgere una relazione introduttiva che ascolteremo con molta attenzione e che sarà consegnata agli uffici della Commissione unitamente a un'ampia documentazione integrativa. Terremo conto delle considerazioni espresse nella sua esposizione nell'ambito dell'indagine conoscitiva al fine di fornire il nostro contributo in occasione degli incontri previsti con gli altri Paesi membri. La invito altresì a prendere visione delle indicazioni contenute nel *dossier* che il Servizio affari internazionali del Senato ha predisposto ieri e che ci è stato trasmesso durante l'audizione del ministro Moratti. Si tratta delle ul-

time comunicazioni sull'argomento della Commissione Barroso al Consiglio europeo di primavera. Per quanto concerne in particolare il settore di competenza del sottosegretario Viceconte, il presidente Barroso ha ribadito come la presenza di infrastrutture moderne su tutto il territorio dell'Unione Europea agevoli gli scambi e la mobilità e costituisca un requisito indispensabile per raccogliere i frutti della nuova Strategia di Lisbona. Ha poi segnalato l'impegno dell'Unione Europea, vale a dire dei 25 Stati membri, ad avviare i lavori sui 45 progetti transfrontalieri.

Poco prima dell'inizio di quest'audizione, l'ingegner Basoli ci ha mostrato in anteprima le reti transfrontaliere europee riportate in alcuni grafici importantissimi. Io e il sottosegretario Viceconte proveniamo dalla stessa Regione, la Puglia, e siamo legati da un sentimento di amicizia; so quanto lei si sia battuto, purtroppo con scarsi risultati che non dipendono dalla sua volontà né da quella del Governo italiano, per la realizzazione del Corridoio VIII. Vi esprimiamo i nostri complimenti per come vi siete battuti per il Corridoio V che è indispensabile perché dà slancio e vitalità agli interscambi di merci e di passeggeri, producendo la mobilità di persone tra due aree importanti: l'Europa già unita e la Federazione russa, la Bulgaria, la Romania e i Balcani. Non dobbiamo però abbandonare la battaglia per il Corridoio VIII.

Avete svolto una riunione dell'Ufficio di segreteria a Bari, che funziona in maniera ridotta non avendo avuto tale priorità un'assoluta precedenza rispetto ad altre. Ciò posto, come meridionale ma soprattutto come componente dell'Assemblea parlamentare euromediterranea e di una delle Commissioni che si occupa, tra l'altro, di scambi umani al fine di favorire la circolazione culturale tra la sponda Sud e la sponda Nord dell'Unione Europea, mi corre l'obbligo di evidenziare la priorità assoluta del Corridoio VIII.

Richiamo, infine, il terzo pacchetto ferroviario sul quale ci siamo recentemente impegnati in occasione della riunione dei Presidenti della COSAC, per contribuire fattivamente all'attività dei Governi. A tal fine prego il sottosegretario Viceconte di raccomandare al ministro Lunardi di impegnarsi affinché il provvedimento relativo al cosiddetto terzo pacchetto ferroviario sia assegnato all'8ª Commissione permanente, che lo esaminerà insieme a noi, visto l'impegno preciso che ci siamo assunti a livello europeo.

Cedo quindi la parola al sottosegretario Viceconte che svolgerà una relazione introduttiva.

* VICECONTE, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti.* La ringrazio, signor Presidente, anch'io sono onorato di rappresentare questa mattina il Governo in quest'importante audizione su un tema fondamentale che riguarda l'attuale e il futuro assetto europeo in vista dell'importante processo di allargamento.

L'azione del Governo nel campo delle infrastrutture e dei trasporti risulta coerente con gli obiettivi della Strategia di Lisbona che, come si

è detto, è finalizzata a realizzare la crescita economica e l'occupazione attraverso un vasto programma d'interventi sulle Reti Transeuropee.

In ciò si è distinta, rispetto alla precedente esperienza politica, per aver dato un forte impulso alla strategia di realizzazione delle Grandi Opere individuate nella Legge Obiettivo.

In passato, ho fatto parte della Commissione trasporti del Parlamento europeo e ricordo che allora le grandi reti TEN-T (argomento oggetto di attenzione già da qualche anno) erano considerate entità filosofiche da concretizzare poi con azioni reali.

Riconoscendo con ciò la forte correlazione esistente tra lo sviluppo dell'economia nazionale e il potenziamento dell'offerta infrastrutturale e dei servizi logistici sul territorio. Infatti, è stato riconosciuto anche nelle sedi industriali che le attività produttive per migliorare la propria competitività hanno bisogno di un'efficiente rete infrastrutturale e di servizi ad elevata qualità e costi competitivi. In questa prospettiva a livello europeo sono state promosse le politiche di sostegno dei trasporti individuate nel Libro Bianco della Commissione europea del 2001. Tale azione di promozione ha avuto come momento culminante il semestre di Presidenza italiano del Consiglio dell'Unione Europea, dal luglio al dicembre 2003, che è stato incentrato sulla strategia di sviluppo delle reti TEN-T in stretta correlazione con la politica dei grandi progetti individuati con la Legge Obiettivo.

Tale processo, avviato nel mese di luglio del 2001 si è articolato nelle seguenti azioni. Nel luglio 2001, in occasione del Consiglio dei ministri dei trasporti dell'Unione Europea, il ministro Lunardi ha proposto che fosse opportuno, alla luce dello stato di attuazione delle reti TEN-T e dei corridoi Paneuropei, procedere all'elaborazione di un Master Plan delle infrastrutture e dei trasporti nella prospettiva di un'Europa allargata.

Il 30 ottobre 2001, la Commissione europea ha formulato una proposta di aggiornamento degli orientamenti, integrando la lista dei 14 progetti prioritari indicata nell'annesso III della decisione 1692/96/CE con alcuni progetti aggiuntivi da sottoporre all'approvazione degli Stati membri.

Nel mese di febbraio del 2002, il vice presidente della Commissione De Palacio, per accelerare il processo di revisione, ha comunicato di voler istituire un gruppo di alto livello al quale dare mandato di aggiornare le reti TEN-T e di integrare le stesse con i corridoi Paneuropei. Si è dato così mandato al costituendo gruppo, di attuare il processo di revisione degli orientamenti già indicati nella citata decisione per lo sviluppo delle Reti completando così la lista dei progetti prioritari individuati dal Consiglio di Essen e dalla proposta della Commissione del 30 ottobre 2001.

Il mandato del gruppo ad alto livello per la rete di trasporto transeuropea (TEN-T) è stato quello di identificare, entro l'estate del 2003, i progetti prioritari fino al 2020 in base alle proposte formulate dagli Stati membri e dai Paesi in via di adesione. Il mandato ha consentito un'ampia revisione degli orientamenti sullo sviluppo della rete transeuropea di trasporto.

Il gruppo, presieduto da Karel Van Miert, era composto da un rappresentante di ogni Stato membro, da un osservatore per ciascun Paese in via di adesione e da un osservatore per la Banca Europea per gli Investimenti.

Tra il dicembre 2002 e il giugno 2003, il gruppo si è riunito in 10 occasioni. Uno dei maggiori compiti del gruppo è consistito nel selezionare un ristretto numero di progetti prioritari per la rete di trasporto dell'Unione allargata. Detti progetti risultano essenziali al completamento del mercato interno del continente europeo e al rafforzamento della coesione economica e sociale.

In conformità con il mandato del gruppo, la lista dei progetti prioritari comprende unicamente «le infrastrutture di maggior rilevanza per il traffico internazionale, tenuto conto degli obiettivi generali di coesione del continente europeo, dell'equilibrio tra i modi di trasporto, dell'interoperabilità e della riduzione delle strozzature».

Inoltre, è stata eseguita una valutazione di «come ciascun progetto soddisfi agli obiettivi di politica europea in materia di trasporto, del valore aggiunto per la Comunità e della natura sostenibile dei suoi finanziamenti fino al 2020».

Il 1º luglio 2003 inizia il semestre di Presidenza italiana. A Napoli il 4 e il 5 luglio 2003 il rapporto Van Miert è stato presentato nel Consiglio informale dei Ministri. In tale documento strategico sono prospettati quattro distinti elenchi di progetti.

Il 1º ottobre 2003, in sede di Consiglio europeo, la Commissione, prendendo atto del rapporto Van Miert, ha presentato la proposta di revisione delle reti transeuropee che ha individuato i progetti prioritari in una prospettiva di Master Plan delle reti transeuropee allargate ai nuovi Paesi comunitari.

Il 5 dicembre 2003 i Ministri europei dei trasporti, guidati dalla Presidenza italiana, hanno approvato la lista dei trenta progetti infrastrutturali con accordo politico che è stato adottato con codecisione del Parlamento e del Consiglio europeo nella seduta dell'11 marzo 2004 (decisione n. 884 del 2004 che ha modificato la precedente n. 1692 del 1996 sulle linee guida per lo sviluppo delle reti transeuropee).

Il 21 aprile 2004 il Consiglio e il Parlamento europeo hanno approvato con codecisione il Master Plan delle infrastrutture europee.

Tale Master Plan che è rappresentato nella decisione n. 884 del 2004 relativa alle Linee guida dello sviluppo delle Reti TEN-T.

Il 29 aprile 2004 con codecisione del Consiglio e del Parlamento europeo è stato approvato il nuovo Regolamento finanziario n. 887/2004 finalizzato ad incrementare dal 10 al 20 per cento la quota di sostegno della Commissione europea per i Grandi Progetti Cross-Border ed in particolare dei Tunnel alpini ferroviari e gli attraversamenti dei Pirenei.

Il 30 aprile 2004 è stato siglato l'accordo per il progetto di Tunnel del Brennero sottoscritto a Vienna tra Italia ed Austria nella prospettiva di poter beneficiare da parte della Commissione della dichiarazione d'interesse comunitario per il finanziamento delle infrastrutture in accordo alla decisione 884/2004 per lo sviluppo delle Reti TEN-T.

Nel 5 maggio 2004 nell'ambito del vertice italo-francese è stato raggiunto un accordo per realizzare il progetto prioritario di tunnel transalpini Lione-Torino individuando la tratta internazionale della nuova linea ad alta velocità Lione-Torino. L'accordo comprendeva anche le caratteristiche tecniche del progetto che prevede un tunnel a due canne e l'accordo finanziario per ripartire le spese tra i due Paesi nella misura del 37 per cento per la Francia e del 63 per cento per l'Italia.

L'8 luglio 2004, nel corso della Conferenza internazionale sulla Wider Europe, il ministro Lunardi ha avuto incarico dalla Commissione di promuovere insieme ad altri Stati, il programma per un'Europa allargata, oltre le frontiere dei 25 Stati membri attuali, ai Paesi del Nord Africa, del Mar Nero, dei Balcani e dell'Est Europa.

Tutto ciò nella prospettiva di prolungare i corridoi paneuropei verso l'Est e il Mar Nero ed il Mediterraneo, dando attuazione al progetto prioritario n. 21 riguardante le autostrade del mare.

Il 29 novembre 2004 è stato istituito il gruppo ad alto livello per la Wider Europe presieduto dalla signora Loyola De Palacio che ha avuto l'incarico di definire entro il 2005 la rete dei nuovi corridoi infrastrutturali, delle autostrade del mare e delle infrastrutture aeroportuali e portuali nei Paesi non comunitari, facenti parte della Wider Europe.

I rappresentanti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nel gruppo ad alto livello il prossimo 7 marzo presenteranno, in occasione della seduta plenaria del gruppo ad alto livello, il progetto italiano (Master Plan) per le autostrade del mare nel Mediterraneo.

Il 6 dicembre 2004, in attuazione al Memorandum d'intesa sottoscritto il 9 settembre 2001 a Bari riguardante il progetto di Corridoio VIII tra Italia, Albania, Macedonia, Bulgaria, Grecia e Turchia, è stato istituito il segretariato che dovrà procedere alla definizione del programma d'interventi e reperire sul mercato nazionale e comunitario i fondi necessari a realizzare le opere. In quell'occasione, è stata inoltre sottolineata l'importanza di sostenere il Corridoio VIII nell'ambito delle strategie della Wider Europe. Si tratta di un progetto vitale che interessa molto il Mezzogiorno d'Italia anche ai fini della comunicazione con i Paesi Balcanici. Mi sono personalmente battuto per far sì che il Corridoio VIII (pur non insistendo su Paesi attualmente membri dell'Europa ma su altri – come la Romania, la Bulgaria, l'Albania e la Macedonia – che ne faranno parte in tempi rapidi – fosse inserito tra le priorità strategiche dell«Europa. La commissario De Palacio è stata molto sensibile a questo tema sostenendo questa teoria. Il progetto è stato inserito tra quelli prioritari che non possono usufruire però del 20 per cento dei fondi comunitari ma dei mutui trentennali concessi a tassi molto agevolati dalla Banca Europea degli Investimenti.

Il semestre di Presidenza italiana del Consiglio dell'Unione Europea nel settore dei trasporti e delle infrastrutture (luglio-dicembre 2003) si caratterizza per due atti fondamentali: il primo, rappresentato dal Consiglio informale dei trasporti, tenutosi a Napoli il 4 e il 5 luglio 2003, finalizzato allo sviluppo della rete transeuropea di trasporto in un'Europa allargata; il

secondo, a conclusione della Presidenza, è rappresentato dal Consiglio dei ministri del 5 dicembre con il quale si è raggiunto l'accordo politico sui trenta progetti prioritari che costituiscono il Master Plan Europeo.

Quanto al rapporto Van Miert e il Master Plan europeo, come si è già puntualizzato, nell'azione del Governo, nel mese di luglio 2001, in occasione del Consiglio dei ministri dei trasporti dell'Unione Europea, il ministro Lunardi ha sottolineato l'esigenza di elaborare un Master Plan per le reti transeuropee TEN-T e i corridoi paneuropei.

A seguito di ciò, il Consiglio, condividendo la proposta italiana, ha dato mandato alla Commissione di istituire un gruppo ad alto livello al fine di aggiornare le reti transeuropee nella prospettiva dell'Unione Europea allargata. Il gruppo ad alto livello, presieduto da Van Miert, ha elaborato un rapporto in cui si individuano le priorità progettuali ed i nuovi fabbisogno finanziari, stimati in circa 235 miliardi di euro all'orizzonte temporale 2020. Tale rapporto è stato adottato dalla Commissione europea che lo ha presentato al Consiglio dei ministri nella seduta del 15 ottobre e successivamente lo ha approvato il 5 dicembre 2005 sulla base di un accordo politico condiviso da tutti gli Stati membri.

Con l'approvazione del rapporto Van Miert si è conclusa positivamente, dal punto di vista procedurale, la consultazione interservizi della Commissione sul rapporto Van Miert, che costituisce una prima fase di valutazione interna da parte degli organi tecnici della Commissione.

Con tale accordo politico per l'aggiornamento delle linee guida relative alle reti TEN-T, si individuano le linee strategiche per lo sviluppo delle reti TEN-T che si articolano nei seguenti punti: realizzare trenta progetti prioritari finalizzati a dare continuità ai 14 progetti di Essen e a preparare l'integrazione con i nuovi Paesi di adesione all'Unione; realizzare il progetto delle autostrade del mare nelle Regioni marittime del Mediterraneo, del Mar Nero, del Mare del Nord, dell'Atlantico e del Mar Baltico; concentrare le risorse finanziarie sui trenta progetti prioritari con un dotazione finanziaria di 220 miliardi di euro da realizzarsi entro il 2020, di cui 140 miliardi nel periodo di vigenza del nuovo bilancio 2007-2013 in attuazione della strategia di Lisbona; accelerare la realizzazione dei progetti anche attraverso la nomina del coordinatore europeo con funzioni di promozione dei progetti sui mercati finanziari; migliorare le consultazioni pubbliche per realizzare un più ampio consenso delle collettività ai fini di una migliore protezione dell'ambiente e di promozione dello sviluppo sostenibile.

Quanto ai progetti di interesse italiano individuati nel rapporto Van Miert e confermati nella revisione delle reti, le nuove linee guida per le reti TEN hanno messo in evidenza un nuovo modello di sviluppo finalizzato ad un duplice obiettivo: concentrare le risorse sui grandi progetti europei; migliorare l'accessibilità e la coesione territoriale delle Regioni periferiche, anche nella prospettiva di estendere le reti verso i Paesi di preadesione.

La strategia innovativa proposta dall'Italia nell'ambito del gruppo Van Miert è stata inclusa nel Programma d'infrastrutture strategiche del

luglio 2004 nel quale si è confermata, nell'ambito del Documento di programmazione economica e finanziaria, l'azione del Governo per le Reti TEN-T che consiste nel proiettare i grandi Corridoi verso Sud e verso il Mediterraneo: Asse Berlino – Verona – Bologna – Milano – Roma – Napoli – Reggio Calabria –Palermo (Corridoio I); Asse Lisbona – Lione – Torino – Milano – Trieste – Lubiana – Budapest verso Kiev (Corridoio V). A tal proposito faccio presente che ci siamo particolarmente impegnati per sventare il rischio di uno spostamento al di là della catena delle Alpi del Corridoio V con un conseguente pericolo di un'eccessiva orizzontalizzazione dei trasporti secondo l'asse Est-Ovest all'interno dell'Europa, che avrebbe potuto determinare un'esclusione dell'Italia. Il nostro Governo e i parlamentari europei si sono fortemente battuti in tal senso in sede di Parlamento europeo. A ciò si aggiungono le Autostrade del Mare (Corridoi marittimi) e l'Asse Genova – Rotterdam (Corridoio dei «due mari»).

Tali progetti potranno beneficiare del sostegno finanziario dell'Unione Europea sia con le attuali linee di bilancio, sia in prospettiva con i nuovi fondi che verranno istituiti a partire dal 2007 a seguito dell'entrata in vigore del nuovo regolamento finanziario.

Quanto al finanziamento delle reti TEN-T e segnatamente ai progetti italiani, nel quadro delle risorse utilizzate dall'Italia per dare attuazione alle reti transeuropee, pari a 626 milioni di euro circa, in gran parte destinati a finanziare le grandi opere della Legge Obiettivo, sembra opportuno articolare i finanziamenti comunitari secondo gli interventi sulle grandi direttrici ferroviarie, sull'intermodalità e sui sistemi portuali ed aeroportuali.

Nel caso dell'Asse Berlino – Verona – Bologna – Milano – Roma – Napoli – Reggio Calabria – Palermo (Corridoio I), si tratta del prolungamento verso Palermo del progetto prioritario Berlino-Monaco-Verona, finalizzato a realizzare una linea ad alta velocità Napoli-Battipaglia-Reggio Calabria in connesione con le linee Messina-Palermo e Catania-Palermo, includendo il progetto del ponte sullo Stretto di Messina. Il Corridoio Berlino-Palermo, grazie all'azione del Governo, è stato inserito quale Progetto prioritario n. 1 tra i 30 progetti TEN-T individuati nel Master Plan delle Reti. Il Corridoio plurimodale tra Italia-Austria e Germania è interessato da un flusso di oltre 30 milioni di tonnellate attraverso il Brennero, con una ripartizione del traffico dell'80 per cento su strada e del 20 per cento su ferrovia.

Come si è detto, con l'accordo siglato il 30 aprile 2004 si è dato un forte impulso alla realizzazione dell'opera il cui studio di fattibilità era stato cofinanziato dalla Commissione europea e affidato al GEIE BBT (Brenner-Basen Tunnel). I lavori di realizzazione inizieranno nel 2006 e si prevede che termineranno nel 2015.

L'Asse Lisbona - Lione - Torino - Milano - Trieste - Lubiana - Budapest verso Kiev (Corridoio V) tende ad integrare il Corridoio paneuropeo V con l'asse padano e le linee ad alta velocità verso la Francia, la Spagna e il Portogallo (si parla di un nuovo Corridoio che da Lisbona passando per Madrid, Barcellona, Marsiglia, Lione, Torino, si proietta lungo la direttrice padana e l'Est europeo). La tratta italiana dell'asse ferroviario

è costituita dal Progetto Lione-Torino-Budapest che s'integra sullo stesso corridoio con altri due progetti *cross-border* (asse Lisbona-Madrid; asse Lisbona-Montpellier), come si evince dalle cartine geografiche consegnate agli atti della Commissione.

Il Progetto Lione-Torino, nella tratta internazionale collega le Reti ad alta velocità italiana-francese-spagnola, in modo da realizzare un grande corridoio mediterraneo Est-Ovest. L'obiettivo è quello di riequilibrare la domanda attualmente concentrata sulle autostrade ed in particolare nel tratto con il confine francese sui valichi del Monte Bianco, del Frejus e di Ventimiglia. Il traffico è attualmente in 24 milioni di tonnellate su strada e circa 8 su ferrovia.

Come si è detto, l'accordo tra i Governi siglato il 5 maggio 2004 definisce le condizioni finanziarie e l'estensione della tratta internazionale Montmellian-Bruzzolo e le caratteristiche del Tunnel a doppia canna avviando così la realizzazione dell'opera, i cui lavori inizieranno nel 2006 e si concluderanno nel 2017.

Le Autostrade del Mare (Corridoi marittimi, così importanti per noi), formate dai due rami occidentali ed orientale, per l'Italia significano l'integrazione delle due direttrici tirrenica ed adriatica-ionica nei grandi flussi di traffico marittimo interni al Mediterraneo e provenienti dall'oltre Suez. Esse costituiscono un progetto strategico non solo per l'Italia ma per l'intera Europa in quanto si possono identificare in un grande progetto di valenza ambientale che dovrà trasferire rilevanti quote di traffico dalla strada ai sistemi maggiormente ecocompatibili quale ad esempio il trasporto marittimo.

A livello nazionale sono state individuate le seguenti azioni per promuovere il progetto: sostegno alle imprese marittime e dello *short sea shipping* (legge n. 166 del 2002); incentivo all'autotrasporto per il trasferimento di traffico dal tutto strada al combinato strada-mare, il cosiddetto «*ticket* ecologico» (legge n.265 del 2002); potenziamento degli impianti e piattaforme logistiche portuali (Legge Obiettivo); istituzione della società Rete Autostrade Mediterranee S.p.a. (RAM) finalizzata a promuovere e coordinare le azioni a livello europeo ai fini di definire il Master Plan Mediterraneo delle Autostrade del mare. Il progetto, avviato nel 2001 con il Libro Bianco, si sta attuando con il Programma Marco Polo nel 2003, che ha contribuito con 75 milioni di euro i progetti di servizi marittimi nel Mediterraneo. Le Autostrade del Mare consentiranno di collegare i servizi marittimi con la direttrice tirrenica e adriatica, da Bari/Brindisi (terminali del Corridoio VIII) fino a Venezia/Trieste, e con i terminali del Corridoio V e con i Paesi del bacino mediterraneo.

L'Asse Genova-Rotterdam (Corridoio dei «due mari») costituisce il progetto n. 24 del Master Plan europeo e rappresenta un forte asse ferroviario Nord-Sud che attraverso la Svizzera (Tunnel Sempione, Gottardo) potrà collegare il sistema portuale ligure con i porti del Mar del Nord di Anversa e Rotterdam, riducendo l'impatto ambientale attraverso le Alpi (in particolare dei 137 milioni di tonnellate che costituiscono l'interscambio tra Italia e Unione Europea attraverso le Alpi di cui il 70 per

cento passa attraverso Svizzera ed Austria). Il progetto sul territorio italiano è costituito dalla linea ad alta velocità Genova-Milano, dalle linee afferenti dei tunnel del Gottardo e Sempione nonché dal potenziamento della linea Genova-Novara verso la Svizzera, i cui lavori si concluderanno entro il 2013. Inoltre, il progetto comprende la realizzazione della piattaforma logistica e l'*hub* portuale di Genova – Voltri – Savona i cui lavori, iniziati nel 2004, si potranno concludere secondo le previsioni del PIS entro il 2008.

Gli interventi finalizzati all'intermodalità e al sistema portuale si sono localizzati nei porti di Trieste, Genova, Ancona e Venezia. In particolare, nel porto di Genova si è realizzata una piattaforma logistica ferroviaria per consentire l'intermodalità mare/ferro in vista dell'attivazione del cosiddetto progetto dei due mari (Genova-Anversa/Rotterdam); nel porto di Venezia Mestre si è realizzata una piattaforma logistica ferroviaria per migliorare l'accessibilità al nodo di Mestre ed alla nuova linea Venezia-Trieste, facente parte del Corridoio V; nel porto di Ancona si è realizzato un raccordo stradale e ferroviario tra porto ed autostrada; nel porto di Trieste si è migliorata l'accessibilità al trasporto intermodale modificando le sagome di alcune gallerie ferroviarie per renderle idonee al combinato.

Il contributo finanziario dell'Unione Europea per tali interventi è stato pari a circa 10 milioni di euro.

Quanto agli interventi finalizzati allo sviluppo delle tecnologie telematiche applicate alla gestione del traffico, i progetti d'interesse comunitario rispondono all'obiettivo di dotare le attuali reti infrastrutturali di idonei sistemi telematici per la gestione del traffico, stradale, ferroviario ed aereo, finalizzati a migliorare la sicurezza del trasporto.

In questi interventi rientrano i cosiddetti sistemi satellitari e segnatamente il Programma Galileo che intende realizzare il primo sistema globale di localizzazione e navigazione via satellite concepito per le esigenze civili. Il programma Galileo si articola in due fasi: la prima finalizzata alla ricerca e sviluppo e alla realizzazione di 4 satelliti avrà una durata dal 2001 fino al 2006 e sarà realizzata con i contributi dell'Unione Europea e dell'Agenzia spaziale europea (ESA) alla quale partecipano i principali Paesi europei tra i quali l'Italia nella cosiddetta Impresa comune. Il costo di tale fase è stimato in 1,25 miliardi di euro con contributi al 50 per cento dell'Unione e dell'ESA. La seconda fase, dal 2006 al 2008, comprende invece il dispiegamento del sistema e sarà finanziata per un terzo dalla Commissione europea nell'ambito delle prospettive di bilancio 2007-2013, pari ad 1 miliardo di euro, e per i rimanenti due terzi con il capitale privato da parte della società concessionaria (circa 2,2 miliardi di euro). In questa seconda fase verrà avviata la gestione del sistema e la commercializzazione dei servizi sui mercati internazionali.

Circa gli interventi sugli aeroporti e in particolare il Progetto Malpensa 2000, che è stato realizzato in parte con il contributo comunitario, consiste in un nuovo *hub* aeroportuale italiano. Su tale aeroporto sono in fase di realizzazione i seguenti interventi: progetto per la nuova area cargo. Per gli altri aeroporti nazionali si sottolinea la messa in sicurezza

della pista di volo dell'aeroporto di Bologna (interramento della linea ferroviaria sulla testata della pista) al momento in fase di collaudo e le tecnologie di movimentazione e smistamento dei bagagli nell'aeroporto di Bologna.

Il contributo finanziario complessivo dell'Unione Europea per tali interventi aeroportuali è pari a circa 6,4 milioni di euro ai quali si aggiungono 26 milioni di euro finanziati in precedenza per il progetto Malpensa 2000.

La Commissione europea non finanzia interventi sulla rete stradale in quanto tendono ad acquisire nuova domanda e quindi nuovi livelli di congestione. Tuttavia, fanno eccezione a questa regola gli interventi di messa in sicurezza dei tunnel alpini. Pertanto, la Commissione europea, a partire dall'anno 2000, ha finanziato progetti per la messa in sicurezza dei seguenti tunnel: Monte Bianco, Frejus, Gran San Bernardo. Il contributo finanziario complessivo dell'Unione Europea per tali interventi è pari a circa 15,4 milioni di euro.

Inoltre, in via eccezionale, ha finanziato sistemi telematici applicati al traffico autostradale (ITS) e, nella città di Roma si è contribuito alla realizzazione del sistema telematico ZTL (Zone a traffico limitato). Per quanto riguarda le infrastrutture stradali, si è finanziata la terza corsia su di un tratto del Grande raccordo anulare di Roma ed il completamento di una direttrice stradale afferente alla direttrice adriatica nel tratto Teramo-Chieti per un totale di 9 milioni di euro.

In conclusione, la realizzazione di un'efficiente rete di trasporti rappresenta una condizione essenziale per realizzare gli obiettivi del mercato interno, garantendo mobilità sostenibile nell'Unione allargata.

La Strategia di Lisbona per dare competitività alle economie europee non può quindi attuarsi senza un vero e proprio Master Plan delle Reti. Per coprire i fabbisogni finanziari dei 30 progetti prioritari identificati sono necessari ben 225 miliardi di euro, di cui 140 miliardi per i grandi progetti avviati. Ciò significa che per raggiungere gli scopi prefissati per il 2007-2013, la massa critica dei finanziamenti comunitari necessari a coprire esattamente il 20 per cento dei cofinanziamenti proposti in un arco di 7 anni è di 28 miliardi di euro/4 miliardi l'anno, rispetto ai 2,9 previsti dal regolamento TEN, in corso di definizione.

I bilanci nazionali degli Stati membri sono spesso soggetti a restrizioni per i finanziamenti destinati alle proprie infrastrutture, in parte dovute al rispetto del patto di stabilità e di crescita. Pertanto, allo scopo di migliorare le fonti di finanziamento, gli Stati membri sono sempre più spesso chiamati a finanziare le infrastrutture attraverso l'introduzione di misure alternative quali ad esempio: l'incremento delle tariffe d'uso delle infrastrutture per gli automezzi pesanti (direttiva «Eurovignette»), la tassa d'ingresso per le aree urbane, tassazione della congestione, sistemi di telepedaggio, eccetera.

Tuttavia, considerate le dimensioni dei progetti e l'impegno finanziario relativo non esiste una reale alternativa ai finanziamenti nazionali o comunitari. L'unica opzione percorribile è costituita dalla partecipazione

degli investitori privati che al momento resta in parte disattesa, tranne alcune rare eccezioni. Il tasso massimo di cofinanziamento autorizzato dal regolamento TEN fissa i principi per assegnare gli aiuti finanziari alla rete transeuropea ed è passato dal 10 al 20 per cento nel 2003. Tale soglia di contributi non può giocare un vero ruolo di catalizzatore per una *partnership* fra pubblico e privato; pertanto, la Commissione sta prendendo in considerazione la possibilità di introdurre misure volte ad incoraggiare gli investimenti privati tramite l'introduzione di un apposito fondo che dovrebbe coprire il rischio assunto dall'investitore non solo nella fase di realizzazione delle opere ma anche in quella di esercizio fino al raggiungimento della fase di regime.

In sintesi, si può affermare che: le TEN, così come configurate nel nuovo bilancio comunitario al nuovo titolo Competitività, rappresentano un evidente valore aggiunto, contribuendo allo sviluppo e al rafforzamento dell'economia europea; le TEN rappresentano una priorità del Parlamento europeo e uno dei maggiori obiettivi per il periodo 2007-2013, in cui si dovranno completare numerosi progetti in corso e promuovere l'integrazione con le reti dei 10 nuovi Stati membri.

Sulla base degli elementi principali sopraesposti, questo Governo concorda con l'approccio della Commissione per le TEN in relazione all'importo proposto per le TEN-T, Marco Polo e Galileo.

Tutti questi programmi hanno priorità nel Programma strategico delle infrastrutture e si sottolinea come il Programma Marco Polo sia fondamentale per lo sviluppo delle Autostrade del mare e come Galileo rappresenti un'occasione unica per lo sviluppo dell'industria aerospaziale italiana legata alla realizzazione dei sistemi satellitari.

Vorrei infine leggere quanto riportato in un resoconto del Consiglio degli affari generali, che consegno agli atti della Commissione, riguardante la posizione dell'Italia espressa dal Ministero degli affari esteri, il quale ha posto la seguente premessa: «il negoziato per le reti TEN deve avere un approccio globale e quindi riguardare anche il settore delle risorse proprie; quest'ultimo è un aspetto molto importante per essere lasciato alla fase finale; la Presidenza è stata invitata a prevedere anche riunioni specifiche per affrontare tale tematica. Da parte italiana si è d'accordo a dedicare anche una rubrica alla competitività ed alla crescita data la loro importanza. Tuttavia, non bisogna dimenticare che la strategia di Lisbona si fonda su iniziative prevalentemente a carico degli Stati nazionali. La spesa dell'Unione in questo settore è complementare a quella nazionale».

La proposta della Commissione prevede quindi una posizione molto simile a quella sinora illustrata.

* PRESIDENTE. La ringrazio, signor Sottosegretario. Come dicevo prima, verrà distribuita a tutti i colleghi e depositata agli atti della Commissione una relazione ancor più completa, molto utile ai fini delle nostre conclusioni, trattandosi di una materia molto delicata.

Cedo ora la parola ai colleghi che oltre a chiedere ulteriori chiarimenti certamente daranno impulsi, sollecitazioni, indirizzi e suggerimenti in merito ad alcune scelte da compiere in questo delicato settore.

BASILE *(Misto)*. Signor Presidente, ringrazio il Sottosegretario per la relazione molto dettagliata e ricca di particolari. Vorrei esprimere qualche considerazione introduttiva prima di porre alcune domande esplicite.

Da cinquant'anni ad oggi la politica dei trasporti, pur essendo stata inserita tra le priorità della Comunità, si è rivelata un fallimento. All'inizio degli anni Novanta Jacques Delors ha cercando di rilanciare la politica dei trasporti ma senza considerare il Sud. Lei, onorevole Viceconte, essendo un uomo del Sud, avverte il problema. Circa quindici anni fa Jacques Delors aveva previsto alcune decine di progetti di cui praticamente nessuno riguardante la parte più periferica della nostra nazione.

La Strategia di Lisbona ha come obiettivo quello di dotare di infrastrutture moderne l'Unione Europea per agevolare il commercio e la mobilità. Come ha ricordato il Presidente Greco e sostiene anche il presidente del Parlamento europeo Joseph Borrel, la presenza di infrastrutture moderne costituisce un importante fattore di competitività per gran parte delle imprese. L'Unione Europea da un lato investe in modo consistente (circa un terzo delle risorse) nella politica di coesione economica e sociale, dall'altro, in un campo importante come quello delle infrastrutture tende a trasferire risorse e concentrare l'attenzione sulle aree ricche, che diventeranno ancor più ricche, dimenticando completamente che, nell'ambito della politica di coesione, occorre dedicarsi prevalentemente alle aree più povere. Credo che questo sia un controsenso.

È vero che la strategia di Lisbona non deve occuparsi di coesione ma di grandi infrastrutture e grandi problemi, ma non si può sottovalutare la necessità di dotare delle infrastrutture necessarie le aree più povere e in ritardo nello sviluppo.

Per l'Italia tutta sono importanti e hanno valore strategico le cosiddette autostrade del mare. Per alcuni anni sono stato anche assessore ai trasporti della mia Regione e posso assicurare che anche se tanti sono i progetti fatti sino ad ora si sono spesi solo fiumi di parole. Tutti convengono sull'opportunità di sfruttare le cosiddette autostrade blu ma non si riscontrano risultati in tal senso.

Le rivolgerò una domanda che ho già posto ad alcuni suoi colleghi incontrati alla fine del 2004 e, da ultimo, nei giorni scorsi. Uno degli obiettivi che Wim Kok auspica è rendere più omogenee le politiche dei diversi Paesi e realizzare le massime sinergie possibili tra i diversi Dicasteri. Da questo punto di vista come si pone il Ministero delle infrastrutture nei confronti degli altri Dicasteri in merito agli obiettivi della Strategia di Lisbona?

Ultima questione. Il Sottosegretario non ha assolutamente parlato di uno degli obiettivi prioritari della Strategia di Lisbona: la sostenibilità del trasporto. Come si pone il Governo in proposito?

CHIRILLI *(FI)*. Signor Presidente, vorrei porre una domanda molto veloce che necessita di una risposta piuttosto semplice. Questa mattina il Governo ha illustrato in maniera davvero esemplare la sua azione per inserirsi negli obiettivi della Strategia di Lisbona. Il progetto Marco Polo relativo alle cosiddette autostrade del mare rappresenta una priorità la cui importanza è indiscutibile soprattutto per il nostro Paese che si trova in una posizione strategica. A livello del Ministero è iniziata un'attività di coordinamento con le Regioni affinché esse riescano ad entrare nella rete dei progetti relativi alle autostrade del mare? In altri termini, nel settore della portualità e della logistica le nostre Regioni possono realizzare progetti in grado di integrarsi a livello nazionale e all'interno dell'Europa?

Se è vero che l'8ª Commissione del Senato sta esaminando la nuova legge in materia di porti, è altrettanto vero che tutte queste iniziative debbono tradursi in una sollecita azione ministeriale in ambito locale. Mi interesserebbe sapere in che modo le Regioni stanno affrontando questo problema e quale forma di coordinamento il Ministero sta garantendo in tal senso. Peraltro, gli interventi in materia di portualità e di logistica richiedono ingenti risorse finanziarie che necessitano inevitabilmente del sostegno dei privati, che peraltro non sembrano disinteressati. Bisogna definire una strategia più complessiva.

Il sottosegretario Viceconte, uomo del Sud, si è particolarmente impegnato a favore di quest'area del nostro Paese. Vorrei sapere quali iniziative sono state attivate o s'intende attivare ai fini dell'approvvigionamento idrico per contrastare il processo di desertificazione che sta interessando il Meridione. Nella relazione che abbiamo appena ascoltato non si fa cenno a questo problema, del resto non sarebbe stato possibile affrontare tutti gli argomenti. Vorrei tuttavia sapere se il Sottosegretario condivide l'estrema importanza ed urgenza di affrontare il problema della carenza delle risorse idriche e del riutilizzo delle medesime nell'ambito di un progetto di coesione e di crescita economica del nostro Paese.

* DONATI *(Verdi-Un)*. Signor Presidente, desidero porre una domanda sulle risorse finanziarie. Tutte le strategie d'integrazione sono interessanti, a prescindere dalle diverse opinioni che si possono avere in proposito, ma per essere realizzate necessitano di finanziamenti: in assenza di risorse, sono solo parole!

Il Sottosegretario ha precisato che per raggiungere gli scopi prefissati la massa critica dei finanziamenti comunitari necessari a coprire il 20 per cento dei cofinanziamenti proposti in un arco di 7 anni ammonta a 28 miliardi di euro, vale a dire 4 miliardi l'anno. Ci si riferisce però a una prima *tranche* di risorse, atteso che il 20 per cento dei 225 miliardi di euro previsti per la copertura finanziaria del Master Plan corrisponde a un importo decisamente superiore. I sopracitati 4 miliardi di euro che dovranno essere messi a disposizione dall'Unione Europea sono già disponibili?

Il Governo italiano ha sostenuto in sede europea – finora senza successo – l'opportunità di escludere dal limite del 3 per cento del PIL le spese per investimenti in infrastrutture; tale richiesta ha suscitato una serie

di reazioni e non ha ancora ottenuto risultati. Sottosegretario Viceconte, non sarebbe stato e non è tuttora più opportuno sostenere l'esclusione dai parametri del Patto di stabilità delle spese per la realizzazione delle opere facenti parte del piano transeuropeo volute dalla Commissione europea? Potrà sembrare un obiettivo limitato ma più concretamente attuabile e plausibile della richiesta di escludere – forse un po' scorrettamente – dal computo della spesa ogni investimento italiano in infrastrutture.

* MANZELLA *(DS-U)*. La Strategia di Lisbona ha come obiettivo la competitività. Sarebbe bene presentarsi al termine del quinquennio non tanto con quella che definirei una «lista della spesa», quanto con una strategia di integrazione complessiva dell'Europa nel Mediterraneo. Il nostro Paese è certo in una posizione strategica, ma nell'ambito di quest'integrazione mediterranea siamo tenuti a pensare «in europeo», richiamandoci non tanto a un interesse nazionale ma a una strategia europea complessiva. In tal senso, l'apporto che il Ministero dei trasporti e delle infrastrutture sarà chiamato ad offrire al *team* che si presenterà al Consiglio europeo di metà termine dovrà puntare sugli snodi più che sui segmenti progettuali, mettendo in primo piano i Progetti Galileo e Marco Polo.

In tale ottica, esaminando i singoli segmenti, sarebbe interessante capire se il Corridoio 5 – che rappresenta la premessa della realizzazione del Corridoio 8 – è alternativo al parallelo Corridoio transalpino ovvero se quest'ultimo è stato abbandonato o se proseguono parallelamente. In caso di parallelismo è prioritario il Corridoio 5 o il parallelo Corridoio transalpino?

Analogo discorso vale per gli aeroporti. Premesso che le diatribe italiane hanno sempre bisogno di essere risolte in maniera eterodiretta, sarebbe interessante sapere se l'Unione Europea ha espresso una qualche preferenza, opzione o indicazione in merito alla *querelle* Malpensa-Fiumicino, ossia sul sistema aeroportuale italiano. Avere cognizione di questo dato potrebbe indurci a concentrare maggiormente gli sforzi nell'uno o nell'altro senso.

Quanto alle autostrade del mare, in riferimento alla recente missione della Commissione in Turchia, desidero sottolineare la grandissima importanza annessa all'autostrada Istanbul-Trieste, che è stata realizzata *de facto* dopo la crisi balcanica.

Desidero in conclusione evidenziare la figura del coordinatore europeo per i trasporti. Sarebbe un gran successo per l'Italia proporre proprie candidature facendo valere questa strategia d'integrazione con l'Europa del Sud Mediterraneo. Peraltro – in tal senso richiamandomi alla domanda posta dalla collega Donati – detto coordinatore potrebbe porre il timbro europeo sui progetti. Ovviamente penso a figure istituzionali e *bipartisan.*

* VICECONTE, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Proverò brevemente a rispondere alle complesse domande che sono state poste anche se per farlo sarebbe necessaria un'ulteriore relazione.

Senatore Manzella, il Corridoio V ha una priorità assoluta rispetto agli altri, ivi incluso quello al di là delle Alpi (Parigi-Strasburgo-Vienna-Budapest). Per quanto concerne gli *hub* aeroportuali di Malpensa-Fiumicino non sono state stabilite priorità e il problema non si pone in questi termini. Si tratta peraltro di un tema che il Governo aveva cominciato ad affrontare nel 1994 nell'ambito dell'esame della bozza riguardante il sistema delle reti europee; lo ricordo perché all'epoca ero parlamentare europeo. Nel frattempo è stata realizzata una serie di importanti operazioni che non rappresentano più la lista della spesa, ma una situazione più avanzata. Basta confrontare la cartina delle reti TEN in Europa del 2001 con quella del 2004 per riscontare l'attuazione di una serie di importanti corridoi che fanno ormai parte integrante del progetto del Master Plan, la cui approvazione in ambito europeo rappresenta un notevole passo avanti. Ciò riguarda anche il trasporto intermodale. A tale proposito ricordo al senatore Basile che, trattandosi nella maggior parte dei casi di progetti ferroviari, si fa sicuramente riferimento a trasporto compatibile volto a ridurre quello su gomma.

Analogo discorso vale per le autostrade del mare che, come ha rilevato il senatore Chirilli, rivestono un'importanza fondamentale per il nostro Paese, anche a fini del rapporto che dobbiamo intrattenere con i Paesi dell'Est europeo, che entreranno a far parte dell'Unione Europea. Tutto ciò richiede un sistema d'infrastrutturazione all'interno degli *hub* portuali. I porti devono essere in grado di recepire il traffico che dalle autostrade del mare s'immette sulle strade e sulle ferrovie. Giacché i porti in Italia rientrano nei sistemi trasportistici regionali, è necessario integrare il rapporto con le Regioni. Si sta cercando, ad esempio, di potenziare gli accessi stradali per consentire agli autocarri di arrivare sulle navi con estrema velocità e facilità, senza quelle attese bibliche che molte volte scoraggiano il ricorso al trasporto via mare.

Considero sicuramente importante il suggerimento della senatrice Donati di provare ad estrapolare dal limite del 3 per cento del rapporto *deficit*/PIL, previsto dal Patto di stabilità, le spese relative ai 30 progetti TEN-T. Sono assolutamente d'accordo su questa linea e proverò a muovermi in tal senso.

Il Governo si è fortemente impegnato sull'uso delle risorse idriche ed irrigue per il miglioramento dello sviluppo sostenibile, soprattutto all'interno del nostro territorio. È stato previsto, infatti, un piano di miglioramento del sistema idrico ed irriguo soprattutto nelle Regioni del Mezzogiorno d'Italia e nelle isole (Sicilia, Sardegna, Abruzzo, Molise, Campania, Basilicata, Puglia e Calabria). Per il sistema idrico ed irriguo si prevede un importo complessivo, nei dieci anni, pari a circa 4 miliardi di euro. Rispetto a questi stanziamenti, abbiamo già finanziato opere per circa 1,2 miliardi di euro per le Regioni del Sud, vale a dire Puglia, Basilicata, Calabria, Sardegna, Sicilia, Abruzzo e Molise. Siamo quasi a un terzo di quanto previsto nel programma rispetto alla risoluzione degli schemi idrici ed irrigui del Mezzogiorno.

Quanto alla figura del coordinatore europeo sono già pronte sei nomine che, però, non sono state ancora comunicate né al Consiglio né al Parlamento europeo. Se non sbaglio delle sei indicazioni della Commissione una potrebbe riguardare il Corridoio V e interessare la signora De Palacio. Non è prevista la figura di un unico coordinatore europeo ma rispettivamente di un coordinatore per ciascun progetto, quale il Corridoio V, il Corridoio Berlino-Palermo, il Corridoio dei «due mari», e via discorrendo. Ogni opera prevede un coordinatore per un massimo di sei in corrispondenza alle sei opere più grandi, tra le quali vi sono il Corridoio V, il Corridoio dei «due mari», il Corridoio I e quello dei Pirenei (Barcellona-Perpignan). Si tratta delle cosiddette opere *cross border* che sono di elevata complessità e che necessitano di un forte coordinamento tra gli Stati. Il coordinatore europeo ha una funzione di catalizzatore, in altri termini deve mettere d'accordo i due Stati e rappresentare un soggetto terzo rispetto agli accordi.

* PRESIDENTE. A nome della Commissione ringrazio il sottosegretario Viceconte per il prezioso contributo offerto ai nostri lavori.

Dichiaro conclusa l'audizione e rinvio il seguito dell'indagine conoscitiva ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 9,40.

Licenziato per la stampa dall'Ufficio dei Resoconti

€ 1,00