

LUNEDÌ, 19 APRILE 2010

PRESIDENZA DELL'ON. BUZEK

Presidente

(La seduta inizia alle 17.35)

1. Ripresa della sessione

Presidente. – Dichiaro ripresa la sessione del Parlamento europeo, interrotta mercoledì, 7 aprile 2010.

2. Approvazione del processo verbale della seduta precedente: vedasi processo verbale

3. Interrogazioni orali e dichiarazioni scritte (presentazione): vedasi processo verbale

4. Presentazione di documenti: vedasi processo verbale

5. Dichiarazioni scritte decadute: vedasi processo verbale

6. Petizioni: vedasi processo verbale

7. Seguito dato alle posizioni e risoluzioni del Parlamento: vedasi processo verbale

8. Lotta contro il cancro al seno nell'Unione europea (dichiarazione scritta): vedasi processo verbale

Presidente. – La dichiarazione scritta 0071/2009, presentata dagli onorevoli Lynne, Tremopoulos, Járóka e Geringer de Oedenberg sulla lotta contro il cancro al seno nell'Unione europea ha raccolto la firma della maggioranza dei deputati che compongono il Parlamento e pertanto, a norma dell'articolo 123, sarà trasmessa ai destinatari e pubblicata nei "Testi approvati" della prossima tornata del 24 febbraio 2010, con indicazione nel processo verbale del nome dei firmatari.

Elizabeth Lynne (ALDE). – (EN) Signor Presidente, vorrei ringraziare tutti per aver firmato la dichiarazione scritta n. 71 sul cancro al seno.

La maggior parte di voi sa che si tratta di una delle principali cause di morte nelle donne in età compresa tra i 35 e i 59 anni nell'Unione Europea e vorremmo che gli Stati membri istituissero, oltre ad altre misure, programmi nazionali di screening e unità specializzate nel cancro al seno.

Spero che la firma di questa dichiarazione scritta rappresenti un ulteriore passo in avanti per garantire un'ampia azione di contrasto alle drammatiche conseguenze del cancro al seno nell'UE.

Presidente. – Vorrei ringraziare l'onorevole collega e tutti coloro che hanno firmato questa dichiarazione.

9. Immunità parlamentare: vedasi processo verbale

10. Composizione delle commissioni e delle delegazioni: vedasi processo verbale

11. Verifica dei poteri: vedasi processo verbale

12. Posizione del Consiglio in 1ª lettura: vedasi processo verbale

13. Dichiarazioni della Presidenza

Presidente. – Prima di iniziare la seduta, vorrei sottolineare che nella giornata odierna i nostri pensieri e le nostre preghiere sono rivolti alle famiglie e agli amici delle vittime e ai feriti nell'incidente ferroviario verificatosi la scorsa settimana nel nord d'Italia. Come tutti ricorderete, si è trattato di un incidente estremamente grave.

Vorrei inoltre ringraziare tutti voi, membri e personale del Parlamento – molti rappresentanti del Parlamento – per aver organizzato e preso parte alla cerimonia di mercoledì scorso dedicata al disastro aereo avvenuto in Polonia. Il funerale del presidente polacco si è tenuto ieri, e quello del presidente polacco in esilio ha avuto luogo oggi. Mercoledì scorso abbiamo osservato un minuto di silenzio in memoria delle vittime del disastro.

Vorrei ringraziarvi ancora una volta per questo gesto di solidarietà.

Herbert Dorfmann (PPE). – (DE) Signor Presidente, onorevoli colleghi, vorrei esprimerle i miei più sentiti ringraziamenti, signor Presidente, per la partecipazione che ha dimostrato nei confronti delle vittime dell'incidente della scorsa settimana nella mia regione e nel mio paese, la provincia autonoma di Bolzano-Alto Adige. L'incidente ha sconvolto i cittadini della mia regione ed è costato la vita a nove persone, prevalentemente giovani, causando anche numerosi feriti. A rendere il tutto ancora più sconcertante è la consapevolezza che non si trattava di un treno obsoleto, bensì di un capolavoro della nostra regione, e di una tratta nuova, inaugurata soltanto pochi anni fa. L'incidente non è nemmeno imputabile a un guasto tecnico, ma è stato causato, molto semplicemente, da uno smottamento, evento non infrequente in una regione montana come quella delle Alpi.

La ringrazio, signor Presidente. Riferirò le sue parole di partecipazione alle vittime e ai cittadini del mio paese.

(Applausi)

Presidente. – Vorrei ringraziare quanti sono presenti qui oggi, perché hanno dovuto superare numerose difficoltà legate ai trasporti per raggiungere Strasburgo, e non tutti sono riusciti ad arrivare. Una riunione straordinaria della Conferenza dei presidenti si è conclusa poco fa. I presidenti dei gruppi politici, dopo averle approvate all'unanimità, hanno alcune proposte specifiche da sottoporvi, che prevedono, essenzialmente, che giovedì non ci sia la plenaria, e dunque non si avrà alcun ordine dei lavori per quella giornata. Giovedì e venerdì i parlamentari potranno comunque firmare il registro di presenza e lavorare come di consueto; non si terrà la plenaria e non vi sarà un ordine dei lavori, ma lavorare è un nostro dovere e chi firmerà il registro di presenza in quei giorni riceverà il consueto trattamento.

Vorrei sottolineare che questa settimana non avranno luogo le votazioni, né in plenaria né in seno alle commissioni, qualora vi fossero riunioni di commissione; è possibile tenere una riunione di commissione anche giovedì, ma senza votazioni. Questo è quanto abbiamo deciso dato che non tutti i deputati sono riusciti a raggiungerci qui e non possiamo privarli del diritto di partecipare a questa tornata. La decisione non ha niente a che vedere con il quorum, che sarà probabilmente raggiunto, ma è piuttosto legata all'impossibilità, per alcuni deputati, di partecipare alla tornata. Rinviare le votazioni non comporta ripercussioni giuridiche gravi per quanto riguarda il nostro rapporto con il Consiglio. Le votazioni sono importanti, pertanto verranno posticipate di due settimane e si svolgeranno durante la tornata di maggio a Bruxelles. Alla luce del nostro lavoro con il Consiglio dei Ministri, degli accordi e delle seconde letture, tutto questo è possibile.

Vorrei anche sottolineare che vi è una ragione importante per cui i presenti dovrebbero riunirsi e discutere: domani affronteremo un tema particolare che non avevamo previsto, ovvero l'attuale situazione dei trasporti in Europa e le conseguenze per i cittadini europei. Domani, in una discussione di due ore a cui parteciperà il presidente della Commissione Barroso, si rifletterà sulla situazione in Europa, dato che la mobilità è venuta meno, le compagnie aeree sono in difficoltà e la disoccupazione comincia a colpire le regioni che ospitano aeroporti di grandi dimensioni e in cui le compagnie aeree europee potrebbero subire un tracollo qualora non fossero in grado di offrire i loro servizi ai passeggeri per giorni. Si tratta di una grave minaccia per tutti i cittadini europei, pertanto la discussione di domani mattina riveste un'importanza fondamentale. Questo punto dei lavori non era stato approvato in precedenza, ma si tratta di un elemento del tutto nuovo, inserito in considerazione della difficile situazione in cui versa l'Unione Europea, su cui è necessario riflettere seriamente. I punti rimanenti saranno oggetto di discussione, eccetto quelli previsti per giovedì.

Vorrei informarvi che il 7 aprile di quest'anno ho ricevuto una lettera dall'onorevole Farage, in cui il co-presidente del gruppo Europa della Libertà e della Democrazia fa riferimento all'articolo 6, paragrafo 3, del regolamento e presenta un reclamo formale in merito a una violazione del protocollo sui privilegi e le

immunità dell'Unione Europea. Ho inoltrato la richiesta contenuta nella lettera dell'onorevole Farage alla commissione competente affinché se ne occupi.

14. Ordine dei lavori

Presidente. – E' stato distribuito il progetto definitivo di ordine del giorno, redatto dalla Conferenza dei presidenti nella riunione di lunedì 19 aprile 2010 ai sensi dell'articolo 137 del regolamento. Sono state proposte le seguenti modifiche:

(Prima parte delle modifiche: vedasi punto precedente)

Jörg Leichtfried (S&D). – (DE) Signor Presidente, vorrei fare un richiamo al regolamento, a titolo informativo. E' gentile da parte sua congratularsi con noi per la nostra presenza; sebbene sia difficile, si tratta del nostro lavoro, non stiamo facendo niente di speciale. Vorrei semplicemente chiederle, per la prossima volta, di agevolarci il compito, fornendo le informazioni in maniera più tempestiva e rispondendo alle e-mail, in modo da sapere quanto probabilmente succederà; forse, in questo modo, anche chi non è qui oggi sarebbe venuto.

(Applausi)

Presidente. – Devo ammettere di non comprendere del tutto il suo commento, onorevole Leichtfried, perché i deputati hanno reagito in maniera molto positiva. Tuttavia, lasciamo perdere questa discussione.

John Bufton (EFD). – (EN) Signor Presidente, mi associo a quanto affermato dall'onorevole collega. Sappiamo che sussiste un problema in merito agli spostamenti aerei – ovviamente lo sappiamo, non siamo ingenui – ma non riesco a capire perché sia stato necessario attendere fino a stasera per giungere a questa conclusione. Tutti noi siamo riusciti ad arrivare qui oggi, ci sono molte persone in Aula e molti membri del personale. I costi della nostra presenza ammontano a milioni di sterline dei contribuenti e, ciononostante, lei decide di annullare tutto con pochissimo preavviso. Ritengo che questa decisione sia riprovevole.

Credo che siano presenti sufficienti deputati per procedere alla votazione. Siamo consapevoli delle difficili condizioni, ma questo dovrebbe essere un parlamento. Lei adesso ha cambiato idea e ha dichiarato che non voteremo, ma che possiamo riunirci e discutere – il che spesso non significa assolutamente niente – e poi, quando si tratta di votare, ci viene detto che non possiamo.

Credo che i contribuenti nel Regno Unito rimarranno sconvolti da questa situazione. Nel mio paese abbiamo problemi con le finanze, stiamo operando tagli ai servizi, si terranno le elezioni politiche, parliamo di risparmiare fondi e, tuttavia, qui sprechiamo denaro in maniera continuativa. E' certamente giunta l'ora che il Parlamento chiuda i battenti.

Presidente. – La ringrazio per il suo commento. Prendo ogni intervento in debita considerazione, ma vorrei ricordarvi che tutti i gruppi politici e i loro rappresentanti si sono dichiarati favorevoli alle modifiche che sto per proporre.

Sophia in 't Veld (ALDE). – (NL) Signor Presidente, credo che la decisione di posticipare il voto sia stata ragionevole, poiché, anche se è presente il numero di deputati necessario per il quorum, manca una giusta distribuzione geografica. Vorrei comunque suggerire di unire i punti all'ordine del giorno che non sono ancora stati trattati, al fine di concludere una giornata piena prima del solito, ovvero nel tardo pomeriggio di mercoledì – come di solito accade il giovedì – anziché mercoledì a mezzanotte. Questo, per lo meno, permetterebbe ai presenti di tornare a casa e di non rimanere qui anche giovedì.

Presidente. – Onorevoli deputati, vi darò la parola dopo aver fissato l'ordine dei lavori.

Charles Tannock (ECR). – (EN) Signor Presidente, grazie alla legge delle conseguenze inattese, posticipare le votazioni di questa settimana al 6 maggio – cioè il giorno delle elezioni politiche nel Regno Unito – significa che molti, se non tutti, gli eurodeputati britannici di tutti i partiti e le delegazioni non saranno presenti, il che distorcerebbe il risultato finale. Sarebbe possibile posticipare le votazioni a mercoledì 5 maggio, invece che a giovedì 6 maggio?

Presidente. – Onorevoli colleghi, vi propongo quanto segue: iniziamo con l'ordine del giorno e poi potremo tornare su tutte le vostre domande riguardo alla tornata del 5 e 6 maggio. Decideremo più tardi, non è

necessario stabilirlo ora. L'unica cosa certa è che le votazioni si terranno il 5 e il 6 maggio. Tutte le decisioni saranno prese più tardi.

Procediamo con l'ordine del giorno. Per il momento, non intendo accogliere ulteriori richiami al regolamento.

Presidente – E' stato distribuito l'ordine del giorno definitivo per la tornata di aprile e si propongono le seguenti modifiche (articolo 140 del regolamento):

Per quanto riguarda il lunedì:

Nessuna modifica.

Per quanto riguarda il martedì:

La seduta inizierà alle 9.00 con le dichiarazioni del Consiglio e della Commissione circa l'interruzione del traffico aereo in Europa.

Il dibattito proseguirà fino alle 11.00.

Dalle 11.00 alle 13.00 si discuteranno i seguenti punti: una dichiarazione del presidente Barroso sul programma legislativo e di lavoro della Commissione per il 2010 e una dichiarazione della Commissione sul coordinamento degli aiuti umanitari e sulla ricostruzione ad Haiti.

Martedì non si terranno votazioni.

Per quanto riguarda il mercoledì:

Nessuna modifica.

Mercoledì non si terranno votazioni.

Per quanto riguarda il giovedì:

Non si terrà nessuna seduta giovedì.

(L'ordine dei lavori è così fissato)

15. Interventi di un minuto su questioni di rilevanza politica

Presidente. – L'ordine del giorno reca gli interventi di un minuto su questioni di rilevanza politica.

John Bufton (EFD). – *(EN)* Signor Presidente, la ringrazio per avermi nuovamente dato la parola. Alla luce di quanto è stato affermato e del preavviso estremamente limitato, la invito ancora una volta a riconsiderare la questione delle votazioni durante la prossima tornata del 5 e 6 maggio.

E' alquanto probabile che la maggior parte dei colleghi del Regno Unito non sarà presente perché proprio il 6 maggio si terranno le elezioni politiche nel nostro paese. Sarà assente l'intero paese e si discuteranno argomenti per i quali il Regno Unito non verrà rappresentato. La invito a considerare l'opzione del 4 maggio – anticipando di un paio di giorni – perché negare questo voto equivale a negare al Regno Unito la possibilità di opporsi o sostenere misure...

(Il Presidente interrompe l'oratore)

Presidente - Mi permetta di risponderle: tratterò con estrema serietà quanto lei ha affermato, ma abbiamo due giorni, il 5 e il 6 maggio. Decideremo come procedere con le votazioni previste e come suddividerle.

Presidente – Prima di iniziare, vorrei fare un annuncio. Come tutti sappiamo, l'articolo 150 del regolamento prevede gli interventi di un minuto. L'esperienza ci insegna che le richieste di intervento sono più del doppio rispetto a quante se ne possano accettare in considerazione del tempo disponibile. Il disappunto espresso dai colleghi che intendevano prendere la parola e che non ne hanno avuto l'opportunità è inevitabile. Per sgombrare il campo da ulteriori incertezze e rimpianti, in futuro applicherò la seguente procedura per gli interventi di un minuto. Ai sensi dell'articolo 150 del regolamento, verrà redatto un elenco di 30 oratori, scelti in modo da mantenere l'equilibrio in termini di rappresentanza geografica e politica. La priorità sarà accordata ai deputati che non hanno avuto l'opportunità di tenere un intervento di un minuto durante le due tornate precedenti. A tutti i colleghi che hanno chiesto la possibilità di parlare sarà comunicato

preventivamente se sono stati selezionati o meno. I deputati scelti per prendere la parola dovranno essere presenti in Aula al momento del loro turno.

Jolanta Emilia Hibner (PPE). – (PL) Signor Presidente, vorrei attirare l'attenzione dell'Aula sulla questione degli alimenti geneticamente modificati. La Commissione europea sta elaborando una proposta di modifica alla normativa UE, per accordare agli Stati membri maggiore libertà rispetto all'autorizzazione degli organismi geneticamente modificati, poiché attualmente la normativa non consente di introdurre un divieto sugli OGM negli Stati membri.

La Commissione europea proporrà, a breve, la possibilità per gli Stati membri di decidere individualmente in merito alla coltivazione di piante geneticamente modificate; le decisioni sull'importazione e la trasformazione di semi OGM rimarrebbero tuttavia di competenza comunitaria. Alla luce di questo, dobbiamo considerare se introdurre un'etichetta speciale per i prodotti privi di OGM. Questa etichetta deve essere chiara e universalmente riconoscibile, affinché i consumatori europei sappiano che il prodotto che stanno acquistando non deriva da animali nutriti con mangimi geneticamente modificati. Dobbiamo, pertanto, pensare a un design specifico per l'etichetta.

Traian Ungureanu (PPE). – (EN) Signor Presidente, vorrei ricordare all'Aula che, un anno fa, una serie di abusi perpetrati da comunisti ha scatenato una rivolta popolare nella Repubblica di Moldavia. Dalla protesta è salita al potere una coalizione filo-europea e, un anno dopo, il nuovo governo ha dato prova delle proprie posizioni europeiste. Il governo moldavo necessita del sostegno immediato dell'Unione europea e sono tre i modi in cui possiamo aiutare la Moldavia: assistenza finanziaria rapida, abolizione del regime dei visti e conclusione di un accordo di associazione.

In questo contesto mi preme menzionare anche il caso di Ernest Vardanian, un giornalista arrestato, tenuto in isolamento e condannato per alto tradimento dalle cosiddette autorità in Transnistria. Si tratta di una grave violazione dei diritti umani. Chiedo all'alto rappresentante per gli affari esteri e al capo delegazione dell'UE in Moldavia di intervenire urgentemente per ottenere il rilascio immediato del giornalista detenuto.

Anna Záborská (PPE). – (SK) Signor Presidente, Segretario generale, signor Commissario, dovrei tenere il discorso che avevo preparato, ma sono sopraggiunte circostanze eccezionali. Sappiamo tutti che le condizioni meteorologiche non agevolano la nostra riunione qui a Strasburgo e causano difficoltà, il che è stato fonte di ansia e stress per molti onorevoli colleghi e funzionari.

Vorrei cogliere quest'opportunità per ringraziare lei, signor Presidente, e anche il segretariato generale sotto la guida di Klaus Welle, per non aver lasciato nulla al caso e averci fornito le migliori condizioni di lavoro possibili.

Dal primo giorno in cui si sono presentati problemi nel settore dell'aviazione, il Parlamento ha lavorato alla riorganizzazione degli spostamenti verso Strasburgo, pertanto vorrei esprimere i miei più sinceri ringraziamenti a nome di quanti non possono essere qui oggi. Grazie molte.

Hans-Peter Martin (NI). – (DE) Signor Presidente, ho cercato di attirare la sua attenzione poco fa, quando stava parlando delle nuove regole per gli interventi di un minuto. Essendo originario della Polonia, saprà benissimo che cosa significa avere diverse classi di persone e parlamentari. Chiederei, però, che anche i colleghi delle file posteriori siano presi in considerazione per quanto riguarda i richiami al regolamento.

Vorrei porre alcune domande specifiche. In primo luogo, potrebbe chiarire se con "le due prossime tornate" intende quelle previste per Strasburgo o se include anche Bruxelles?

In secondo luogo, come si comporterà se – come è appena successo – alcuni deputati non saranno presenti per diverse ragioni, anche se avevano chiesto di intervenire? Ci saranno forse ancora alcuni minuti dedicati alla procedura *catch the eye*?

Infine, terza domanda, ai sensi di questa nuova lodevole efficienza potrebbe iniziare subito leggendo i nomi dei 30 oratori previsti per oggi?

Presidente. – La ringrazio per il suo secondo commento. L'applicazione delle nuove regole inizierà con la riunione di Bruxelles. La tornata di Bruxelles sarà la prima disciplinata dalle nuove norme.

Jörg Leichtfried (S&D). – (DE) Signor Presidente, il problema dei cani randagi in Romania è tornato nuovamente d'attualità, in seguito al progetto di abrogazione del divieto di abbattimento in vigore dal 15 gennaio 2008. Ho notato con soddisfazione che la Romania non ha proseguito con l'attuazione di questi

piani; si è invece scelto di ospitare i cani in canili di grandi dimensioni, decisione che però non rappresenta una soluzione al problema. L'unico approccio ragionevole è attuare un programma di castrazione, ma la Romania si è rifiutata di farlo. Quando si affronta questo tema – come anche qualsiasi questione relativa alla tutela degli animali – l'Unione Europea dovrebbe agire senza ulteriori indugi.

Signor Presidente, questo è quanto per il mio intervento di un minuto. Volevo utilizzare il tempo rimanente per spiegarle ancora una volta quanto volevo dire prima.

George Sabin Cutaş (S&D). – (RO) Signor Presidente, quando Simon Kuznets, l'inventore del concetto di "prodotto nazionale lordo", riconobbe la difficoltà di misurare il benessere di una nazione basandosi soltanto sull'ammontare del reddito nazionale, non credo immaginasse che sarebbero dovuti passare tre quarti di secolo prima che cinque premi Nobel iniziassero a lavorare su un insieme di proposte volte a fornire una valutazione più accurata della performance economica e sociale rispetto a quella offerta dal PIL. Questo indicatore macroeconomico non prende in considerazione la qualità dei prodotti, non è in grado di quantificare la crescita economica sostenibile ed esclude altri fattori quali la sussistenza, le economie suburbane, le attività domestiche e quelle su base volontaria.

Sulla base dei risultati del lavoro eseguito da questo comitato, sintetizzato nella relazione Stiglitz, è stata redatta una proposta volta a migliorare il sistema nazionale di statistica, definire la qualità della vita in maniera più accurata e includere lo sviluppo sostenibile nel calcolo dell'indice di progresso economico e sociale.

In questo contesto, credo che in tutta l'Unione Europea dovremmo avere un sistema coordinato per quantificare la qualità della vita, la sostenibilità della crescita economica e, infine, le disuguaglianze sociali. Questo passo in avanti significherebbe che abbiamo imparato la lezione della recessione, che sta avendo un così grande impatto su tutti noi.

PRESIDENZA DELL'ON. KOCH-MEHRIN

Vicepresidente

Izaskun Bilbao Barandica (ALDE). – (ES) Signora Presidente, la settimana scorsa un tribunale ha stabilito che la chiusura del quotidiano di lingua basca *Egunkaria*, su cui ero intervenuta alcune settimane fa in questa sede, costituisce un provvedimento illecito, illegale e arbitrario.

La sentenza afferma che né la Costituzione spagnola, né il codice penale consentono la chiusura di un giornale e che l'intera accusa si fondava sul presupposto – assurdo – che difendere la cultura basca equivalga a collaborare con l'ETA; afferma inoltre che gli accusati sono del tutto innocenti e non appartengono all'ETA, e che il quotidiano non ha finanziato l'ETA, né l'ETA ha finanziato il quotidiano. La sentenza rileva inoltre che le persone arrestate sono state trattenute in isolamento, senza un adeguato controllo giudiziario, circostanza che rende credibili le denunce di maltrattamenti e torture formulate dagli arrestati.

Desidero quindi fare due richieste: vorrei che prendessimo atto delle conseguenze che la demagogia e la manipolazione degli umori dell'opinione pubblica e la legislazione di emergenza producono in una democrazia, e del fatto che in Spagna i media più importanti e i principali partiti hanno accusato di connivenza con l'ETA tutti coloro che, tra noi, si sono opposti a quest'ingiustizia. Vorrei anche invitare a collaborare per rendere giustizia alle vittime di questa vicenda e giungere a un'equa conclusione del caso.

Michail Tremopoulos (Verts/ALE). – (EL) Signora Presidente, nel febbraio scorso è stata presentata al nostro Parlamento la relazione della Commissione europea sui mercati delle droghe illecite a livello mondiale dal 1998 a oggi, pubblicata da Reuter e Trautmann. Tale relazione offre una preziosa base di dati e le sue conclusioni corroborano alcune valutazioni, formulate fino a oggi, che sottolineano l'inefficacia delle politiche in materia di droghe adottate sia nell'Unione europea che a livello globale.

La conclusione fondamentale è che le politiche attuali non hanno raggiunto il loro obiettivo essenziale, cioè quello di ridurre la domanda e l'offerta di sostanze illecite; esse sono state anzi uno dei fattori principali che hanno peggiorato la situazione dei singoli utilizzatori, del loro ambiente, dell'economia e della società.

Nel 2004 il Parlamento europeo ha approvato un pacchetto di raccomandazioni, tra cui la relazione Catania. Chiediamo perciò che questo problema venga riesaminato in un contesto più ampio, per non danneggiare gli utilizzatori.

Ryszard Czarnecki (ECR). – (PL) Signora Presidente, una terribile tragedia si è abbattuta sul mio paese: sono rimasti uccisi il presidente, il direttore della banca centrale e i più alti ufficiali delle forze armate. I funerali

del presidente e di sua moglie si sono svolti ieri. Desidero esprimere i miei ringraziamenti per solidarietà che ci è stata offerta da moltissimi Stati membri dell'Unione europea; l'idea della solidarietà europea si è dimostrata importantissima per noi polacchi. Alle esequie hanno partecipato i presidenti di Repubblica ceca, Slovacchia, Ungheria, Germania, Lituania, Lettonia, Romania e Slovenia, nonché il primo ministro dell'Estonia. Mi rammarico per l'assenza del presidente del Consiglio e del presidente della Commissione europea; essi non hanno potuto partecipare, ma ciò è stato possibile, per esempio, ai primi ministri di Azerbaijan, Armenia e Georgia, che hanno dovuto affrontare un viaggio più lungo. Desidero ringraziare tutti gli intervenuti per la solidarietà che ci hanno manifestato.

Andreas Mölzer (NI). – (DE) Signora Presidente, mi permetta di formulare, in un minuto, alcune osservazioni sulla Serbia. L'ambizione di aderire all'Unione europea sembra aver messo le ali ai piedi a quel paese. In ogni caso, la Serbia si è recentemente scusata per il genocidio perpetrato a Srebrenica, mentre altrettanto non si può certo dire per la Turchia, questo paese candidato così controverso, ove si minacciano sanzioni contro quei paesi che osino solamente discutere il tema del genocidio degli armeni.

A mio avviso, accusare Belgrado di non collaborare con il Tribunale internazionale dell'Aia per i crimini di guerra e allo stesso tempo considerare prive di importanza le violazioni dei diritti umani commesse da Ankara significa interpretare in maniera arbitraria i criteri di Copenhagen.

Tuttavia, non è certo una novità il fatto che l'Unione europea usi due pesi e due misure. In Bosnia, numerosi gruppi etnici vengono riuniti a forza in uno Stato multiculturale, mentre in Kosovo diventa improvvisamente legittimo che un gruppo etnico si separi da uno Stato esistente.

All'opposto della Turchia, la Serbia fa parte dell'Europa dal punto di vista storico, spirituale e culturale, ed è inoltre uno Stato cruciale per la sicurezza dei Balcani. Ovviamente, non dobbiamo ripetere gli sbagli commessi in occasione dell'affrettata adesione di Bulgaria e Romania. E' certamente necessario rispettare tutti i criteri di adesione, ma la Serbia è un paese europeo e deve entrare a far parte dell'Unione.

Georgios Papanikolaou (PPE). – (EL) Signora Presidente, il recente smantellamento di una importante cellula terroristica in Grecia ci rammenta che la violenza e la minaccia alle istituzioni democratiche non conoscono confini e non fanno distinzioni.

E' importante ricordare che l'attuale crisi economica e il pessimismo che essa genera nei cittadini costituiscono un focolaio di aggressività da cui germoglia la violenza. Nessuno nega che la violenza sia da condannare, qualsiasi forma prenda e qualunque origine abbia; ma il punto su cui dobbiamo convenire e insistere è l'importanza della prevenzione, che è da preferire alla cura. Per questo dobbiamo porre fra le priorità del nostro programma di lavoro le questioni relative a SWIFT, al PNR e al rafforzamento di Europol ed Eurojust.

Fatta questa premessa, è però essenziale aggredire le croniche patologie sociali da cui nasce la violenza; dobbiamo colpire la povertà e la disoccupazione. Non è più possibile rimanere inerti. Nell'ultima occasione in cui i leader europei indietreggiarono di fronte alle sfide sociali poste da un periodo di difficoltà economiche, il nostro continente sprofondò negli abissi dell'odio e del totalitarismo.

Jens Geier (S&D). – (DE) Signora Presidente, onorevoli colleghi, vorrei richiamare l'attenzione della Commissione europea e della nostra Assemblea sul preoccupante andamento dei prezzi delle materie prime. Il mio collegio elettorale è Duisburg, sede delle più grandi acciaierie europee; qui, come negli altri distretti siderurgici dell'Unione europea, i lavoratori nutrono forti preoccupazioni per la sicurezza del proprio posto di lavoro, poiché i tre maggiori fornitori di minerali di ferro impongono all'industria siderurgica aumenti di prezzo del 100 per cento. In futuro i prezzi dei minerali di ferro verranno contrattati presso la Borsa londinese dei metalli e la sicurezza dei prezzi non sarà più garantita, come in passato, da contratti di fornitura a lungo termine. Forza lavoro e sindacati temono che ciò si traduca in un brusco rincaro dei prezzi del materiale di base, l'acciaio. E tutto questo avviene proprio nel momento in cui si sono completamente esaurite le potenziali vie di risparmio tramite programmi di taglio dei costi e riduzioni della forza lavoro, in particolare dopo le recentissime ristrutturazioni avvenute nel settore siderurgico. Per richiamare l'attenzione su questo stato di cose i consigli di fabbrica e il sindacato dei lavoratori siderurgici tedeschi hanno rivolto un appello per Duisburg al cancelliere signora Merkel e al presidente della Commissione Barroso. Chiedo alla Commissione di rispondere a tale appello.

Pat the Cope Gallagher (ALDE). – (EN) Signora Presidente, i viaggiatori i cui progetti per le vacanze sono stati sepolti dalla cenere vulcanica si trovano di fronte a una situazione estremamente confusa per quanto riguarda le assicurazioni.

Anche se, ai sensi della direttiva sui diritti dei passeggeri, le compagnie aeree dovranno rimborsare i biglietti o spostare le prenotazioni, molti passeggeri si sono dovuti sobbarcare i costi dell'albergo, del noleggio di un'automobile o magari di un volo alternativo; alcune polizze di assicurazione, però, dovrebbero ora rifondere le perdite.

Altre affermano che in questo caso ci troviamo di fronte a un atto di Dio, ma vorrei invitare queste compagnie di assicurazioni a un ragionevole pragmatismo e a riesaminare la loro decisione, tenendo conto che anch'io, come molti colleghi, ho numerosi elettori che si trovano in questo momento negli aeroporti dei quattro angoli del mondo, costretti a spendere denaro che non hanno.

Mi risulta che la direttiva sui viaggi "tutto compreso" sia in corso di revisione: è un compito da portare a termine al più presto.

In conclusione, è essenziale che questa direttiva preveda un insieme di norme standard da applicare a situazioni di tal genere. Anche in questa fase, chiedo alla Commissione di esaminare il problema.

Claudio Morganti (EFD). – (IT) Signor Presidente, onorevoli colleghi, vorrei in questa sede, il cuore democratico delle istituzioni europee, proporre una breve riflessione sull'impatto finale che gli interventi europei hanno sulle comunità, sui territori e sugli uomini.

Credo si debba scegliere se portare avanti una visione universalistica e globalizzante o preservare, invece, il contributo e l'identità di ogni singolo uomo. Io ritengo sia da prediligere la seconda opzione, una visione ampia nella quale anche le dimensioni più particolari derivanti da specifiche vocazioni e tradizioni hanno spazio e dignità.

Consideriamo ad esempio gli effetti della direttiva servizi del 2006, la cosiddetta Bolkenstein, nel settore balneare italiano. Non credo si debbano sacrificare, a favore di una presunta maggiore efficienza del sistema globale, la cultura e la tradizione dell'ospitalità che caratterizza da sempre le comunità locali.

Credo che le piccole imprese rappresentino a livello economico l'espressione più genuina dell'identità culturale delle comunità locali e che debbano pertanto essere sempre salvaguardate.

Hans-Peter Martin (NI). – (DE) Signora Presidente, di questi tempi non è facile essere ferventi europeisti. Vorrei comunque soffermarmi sulla questione di Eurostat. E' emerso che Eurostat conosceva la reale situazione della Grecia assai meglio di quanto generalmente si pensava. Esistono relazioni, pubblicate solo in parte, che avevano rivelato casi di frode già nel 2002, e poi naturalmente c'è l'importante relazione del 2008. Non è però chiaro quale sia la destinazione di queste relazioni, quali siano i loro effetti e chi ne debba portare le responsabilità, in questo caso, la responsabilità di non aver agito in base ad esse.

Suggerisco quindi, a questo punto, di affrontare la questione di Eurostat con spirito costruttivo, senza considerare unicamente le pratiche più scandalose, che ovviamente non erano ignote in passato. Propongo dunque che la Commissione agisca per garantire l'indipendenza di Eurostat e fornire ai cittadini le informazioni di cui abbiamo così urgente bisogno per rivoluzionare la nostra democrazia.

Maria Da Graça Carvalho (PPE). – (PT) Oggi ci troviamo di fronte a una calamità naturale dalle conseguenze imprevedibili. La scienza ci consente di calcolare con ragionevole precisione gli effetti che le particelle presenti nell'atmosfera producono sui motori degli aerei e sui sistemi aviatori; e con altrettanta precisione la scienza ci permette di calcolare il movimento di tali particelle nell'atmosfera. Oggi i ministri dei Trasporti dell'Unione europea si riuniscono per decidere i metodi con cui affrontare la situazione del trasporto aereo; le conclusioni di questa riunione dovranno basarsi sulle conoscenze scientifiche e sul principio di precauzione. L'economia non può prevalere sulla sicurezza dei cittadini, e l'Europa deve porsi sempre come baluardo della sicurezza e della qualità della vita. Ci attendiamo comunque soluzioni rapide e pragmatiche in materia di sistemi di trasporto alternativi terrestri e marittimi.

Negli ultimi dodici mesi abbiamo dovuto affrontare una serie di crisi e di calamità naturali, e persino un'epidemia. Alla luce di tutto questo ...

(Il Presidente interrompe l'oratore)

Ioan Enciu (S&D). – (RO) Signora Presidente, per la fine di quest'anno è prevista l'entrata in vigore della terza direttiva postale, che porterà alla completa deregolamentazione di questo mercato. Tutti conosciamo le ripercussioni della crisi economica e finanziaria, anche per quel che riguarda il mercato postale.

Gli effetti della crisi si sono moltiplicati in seguito all'attuazione della direttiva negli Stati membri, ove il mercato postale ha subito una completa deregolamentazione. In questo settore, sia il livello dei licenziamenti sia la riduzione del reddito del personale rimasto sono più pesanti della media. Si è registrato pure un calo del numero delle transazioni, insieme al rincaro delle tariffe postali, senza parlare del fatto che i cittadini residenti in località e zone difficili da raggiungere sono stati privati dell'accesso a un mezzo di comunicazione e a un servizio universale.

Giudico necessario valutare le conseguenze sociali dell'attuazione di questa direttiva. Abbiamo il dovere di impedire il dumping sociale. Esorto le istituzioni europee responsabili a esaminare la possibilità di applicare una moratoria minima biennale sulle scadenze previste per l'attuazione di questa direttiva, con alcune variazioni in ciascuno degli Stati membri rimanenti.

Cristian Dan Preda (PPE). – (RO) Oggi desidero parlarvi della delicatissima situazione in cui si trova un giornalista di nome Ernest Vardanian. Egli è stato arrestato dal regime di Igor Smirnov nell'autoproclamata Repubblica di Transnistria.

Ernest Vardanian è accusato di spionaggio e alto tradimento – cosa non solo assurda, ma totalmente ridicola. Egli non ha ottenuto la libertà su cauzione, e le condizioni della sua prigionia sono terribili. Osservo che quest'iniziativa viene utilizzata dalle autorità di Tiraspol come mezzo di intimidazione su Chişinău, nel momento in cui il nuovo governo, entrato in carica dopo le elezioni dello scorso anno, vorrebbe avvicinarsi all'Unione europea e insieme risolvere il conflitto della Transnistria.

Chiedo che il giornalista Ernest Vardanian venga rilasciato immediatamente e senza condizioni, ed esorto le autorità dell'autoproclamata Repubblica di Transnistria a compiere un avvicinamento nei confronti di Chişinău per risolvere il conflitto in quella regione.

Czesław Adam Siekierski (PPE). – (PL) La crisi economica e finanziaria ha colpito nel modo più violento le fasce di popolazione più povere. Per soddisfarne le necessità, l'Unione europea ha indetto per il 2010 l'Anno europeo per la lotta contro la povertà e l'esclusione sociale. Si stima che in Europa oltre 40 milioni di persone vivano in povertà, e che per quasi altrettante la povertà costituisca una minaccia imminente. E' particolarmente grave che un quarto di tutti costoro – 20 milioni – siano bambini. I problemi che li affliggono non riguardano solo la scarsità di alimenti, assistenza medica e vestiario ma, soprattutto, l'assenza di qualsiasi prospettiva di miglioramento della propria situazione e di una via di uscita dalla povertà. L'offerta di un elevato livello di istruzione è la misura più importante cui ricorrere per spezzare questa tragica situazione; è un'esigenza che si può rilevare nella maniera più nitida nelle piccole località e nelle zone rurali distanti dai centri accademici. A mio avviso, quindi, una soluzione chiave per il problema del cambiamento può essere quella di aumentare i finanziamenti per i programmi di borse di studio a favore dei giovani di origine disagiata.

Derek Vaughan (S&D). – (EN) Signor Presidente, accolgo con soddisfazione il dibattito di domani sulla crisi dei trasporti aerei, poiché dobbiamo ricordare che tale crisi non incide soltanto sul nostro Parlamento, ma anche sui cittadini e le imprese di tutta Europa. In questo momento l'Europa – o gran parte di essa – sta uscendo da una grave recessione; anche il Regno Unito, come molti altri paesi – non tutti – sta uscendo dalla recessione, e il merito va al governo che è intervenuto nel momento del collasso del mercato, e non è rimasto inerte come avrebbe auspicato qualcuno.

Nelle prossime settimane numerosi dati economici verranno pubblicati nel Regno Unito, e sono convinto che in gran parte saranno positivi. Questo dipende dal fatto che il governo è intervenuto, e a mio parere è importante che anche le istituzioni dell'Unione europea intervengano in un periodo di difficoltà economiche. In futuro tutte le istituzioni comunitarie dovrebbero vigilare affinché i nostri bilanci siano concepiti per aiutare cittadini e imprese a superare i periodi di difficoltà economiche e a programmare la ripresa.

Diogo Feio (PPE). – (PT) La questione che desidero sollevare oggi in sessione plenaria è la posizione di bilancio dei vari Stati membri; mi soffermo su questo problema ora che si è concluso il periodo per la presentazione dei programmi di stabilità e di crescita. Tali programmi prevedono le posizioni di medio e lungo termine degli Stati membri; nel caso del mio paese, il Portogallo, la Commissione ha osservato che il programma presentato comporta dei rischi. E' un segnale preoccupante per i mercati, ma essenzialmente il segnale riguarda il fatto che ci si è preoccupati soprattutto della stabilità e del buono stato dei conti pubblici, mentre non è meno importante considerare il problema della crescita. Anche in questo caso i dati presentati dal mio paese non sono soddisfacenti, e purtroppo non si presta ancora sufficiente attenzione a temi quali la semplificazione a favore delle imprese e la competitività fiscale.

William (The Earl of) Dartmouth (EFD). – (EN) Signora Presidente, in realtà mi riferisco al penultimo intervento: vorrei chiedere al collega che invocava l'intervento dell'Unione europea che cosa, a suo giudizio, può fare l'Unione per combattere le ceneri vulcaniche.

Presidente. – Le domande supplementari formulate ricorrendo al cartellino blu non sono consentite in occasione degli interventi di un minuto; non si è trattato quindi di un richiamo al regolamento. Il collega può forse risponderle personalmente, ma in ogni caso non nel corso della discussione in Assemblea plenaria.

Malika Benarab-Attou (Verts/ALE). – (FR) Signora Presidente, avrei desiderato che, nel concedere la parola, lei tenesse conto di un equilibrio di genere, mentre invece ha concesso la parola a cinque uomini di fila.

Presidente. – La ringrazio molto. Come lei può immaginare, in qualità di presidente del gruppo di alto livello sull'uguaglianza di genere e la diversità, considero l'uguaglianza un problema importantissimo. Abbiamo un elenco di oratori e abbiamo cercato di mantenerne l'equilibrio. A chi poi tocchi effettivamente la possibilità di intervenire nella discussione dipende, com'ovvio, anche da chi è realmente presente in Aula.

La discussione su questo punto è chiusa.

16. Potere di delega legislativa (discussione)

Presidente. – L'ordine del giorno reca la relazione (A7-0110/2010), presentata dall'onorevole Szájer a nome della commissione giuridica, sul potere di delega legislativa [COM(2009)0673 – 2010/2021(INI)].

József Szájer, relatore. – (HU) Signora Presidente, Commissario Šefčovič, molti oratori iniziano il loro intervento in Parlamento affermando che l'argomento di cui si occupano è importante, importantissimo, o addirittura uno dei più importanti in assoluto. Anch'io vorrei esordire in tal modo, e forse con maggiori ragioni di molti altri, in quanto il tema che discutiamo ora, ovvero il potere di delega legislativa alla Commissione da parte del Parlamento, è forse l'innovazione più importante, benché spesso trascurata, contenuta nel trattato di Lisbona.

I critici del trattato di Lisbona parlano di un deficit democratico. Onorevoli colleghi, vorrei affermare che quest'emendamento, cioè la garanzia del potere di delega legislativa da parte del Parlamento, costituisce uno dei più significativi ampliamenti della giurisdizione del Parlamento. In tal modo i rappresentanti eletti direttamente dai cittadini saranno in grado d'ora in poi, in Parlamento e in virtù dei propri poteri legislativi, di esercitare il controllo e il diritto di veto sulle risoluzioni e decisioni di esecuzione introdotte dalla Commissione europea. In altre parole, l'elemento del trattato di Lisbona spesso citato in relazione all'ampliamento dei poteri del Parlamento, ossia il notevole incremento numerico delle procedure di codecisione e l'espansione dei settori in cui il Parlamento può partecipare, rappresenta, insieme al nodo del potere di delega legislativa del Parlamento, non solo un ampliamento quantitativo ma anche un significativo ampliamento qualitativo. D'ora in poi, in altre parole, grazie al risultato di una lunga lotta e di battaglie combattute nel corso di parecchi anni, e ancora portate avanti dai deputati al Parlamento europeo, avremo la garanzia che le decisioni prese dalla Commissione europea – e non rientranti nella giurisdizione della Commissione ma adottate tramite poteri legislativi delegati – verranno controllate dal Parlamento. Molti potrebbero naturalmente osservare che, in termini formali, tale controllo esisteva già; in un certo senso è vero, ma con scadenze e in circostanze tali, e come risultato di una cooperazione legislativa e interistituzionale tale da non consentire un controllo effettivo. Richiamo l'attenzione sul fatto che questa nuova possibilità – ossia l'articolo 290 del trattato di Lisbona – trasformerà pure, nei prossimi anni, il lavoro del Parlamento, soprattutto se noi parlamentari europei prenderemo sul serio i nostri poteri e ci dimostreremo veramente capaci di adottare decisioni su questi temi.

Se vogliamo far comprendere all'opinione pubblica esterna e ai non specialisti il senso di questi provvedimenti – trattandosi di un argomento di estrema complessità tecnica che tuttavia riguarda un'istituzione democratica e serve a eliminare il cosiddetto deficit democratico che si registra in Europa – dobbiamo mettere in rilievo i punti seguenti: il Parlamento e il Consiglio, i due organi legislativi dell'Unione europea, non possono occuparsi in proprio di ogni dettaglio. Il Parlamento si riunisce ogni mese, e in qualche circostanza – come oggi – ci riuniamo ma non votiamo, anche se il Parlamento deve in fondo esercitare il suo controllo sulle questioni che il Consiglio o la Commissione affrontano nel quadro della delega legislativa. D'ora in poi sarà possibile farlo.

Nella mia relazione, ho cercato di affermare chiaramente che il Parlamento tiene fortemente a questi diritti. Non accetteremo obblighi supplementari che oltrepassino quanto è sancito dal trattato; non li accetteremo

perché vogliamo esercitare i nostri diritti fino in fondo e da questo, a mio avviso, la democrazia europea trarrà incremento e beneficio. Se intendiamo procedere su questa via è ovviamente necessaria una stretta cooperazione con la Commissione e il Consiglio, ma non dobbiamo dimenticare che la competenza spetta ai legislatori, e dunque al Parlamento e al Consiglio. Desidero ringraziare tutti, e tutti i colleghi, per la collaborazione che mi hanno offerto in questa complessa materia, e auspico che in futuro il Parlamento sfrutti fino in fondo i suoi poteri.

Maroš Šefčovič, vicepresidente della Commissione. – (EN) Signora Presidente, desidero in primo luogo ringraziare l'onorevole Szájer per l'elevata qualità della sua relazione; in seno alla Commissione abbiamo assai apprezzato il sostegno che il Parlamento ha offerto all'approccio orizzontale agli atti delegati.

Il legislatore è naturalmente libero di definire tutte le questioni relative agli atti delegati in ciascun atto di base, ma alcuni orientamenti sono comunque necessari per evitare un approccio frammentario.

Era questo lo scopo della comunicazione che la Commissione ha presentato già in dicembre, per indicare al legislatore la linea d'azione preferibile per elaborare un approccio valido e pratico alla legislazione futura.

Desidero sottolineare che la Commissione è decisamente favorevole all'idea di un'intesa comune – o magari di un accordo interistituzionale – fra le tre istituzioni in merito agli atti delegati, nella convinzione che ciò apporterà l'ordine indispensabile alla preparazione della legislazione.

Dal punto di vista sostanziale, mi limito ribadire che la Commissione accoglie questa relazione con grande favore. Possiamo forse trovarci in disaccordo su alcuni punti specifici, ma i nostri obiettivi sono gli stessi: vogliamo precisione, efficienza, trasparenza e un equilibrio di poteri chiaro e corretto.

Se mi consentite un'analisi più specifica, formulerò alcuni commenti telegrafici su determinate parti della relazione.

Per quanto riguarda la natura limitativa dell'articolo 290, e soprattutto del secondo paragrafo, c'è tra noi una lieve differenza d'opinione in merito ai mezzi di controllo del legislatore sugli atti delegati, ma preferiamo non addentrarci in una controversia giuridica, in quanto giudichiamo assai importante individuare soluzioni pratiche per provvedimenti legislativi specifici.

Quanto alla durata della delega di poteri, in questo caso siamo pienamente favorevoli e offriamo un convinto sostegno alla tesi del rinnovo tacito, così come viene formulata nella relazione; quest'idea ci sembra infatti molto costruttiva, e possiamo aggiungere che soluzioni di tale natura sono già state individuate per numerosi provvedimenti legislativi.

Vorrei fare un'osservazione specifica sulla durata del diritto di obiezione. Anche in questo caso, mi sembra che le nostre posizioni coincidano, poiché pure noi siamo favorevoli alla proposta del relatore, che prevede un termine standard di due mesi con possibilità di proroga per altri due mesi; tale soluzione potrebbe essere sancita da quell'intesa comune fra le nostre tre istituzioni, che speriamo di poter concludere in futuro. Se non erro abbiamo già registrato una decina di esempi positivi dell'applicazione di questo criterio nell'attuale lavoro legislativo.

Per quanto riguarda la procedura d'urgenza, in passato sono emersi evidenti esempi di questioni – per esempio la sicurezza alimentare o la sicurezza dei giocattoli – che esigono una procedura di urgenza estrema; riteniamo quindi necessario individuare un meccanismo ancor più urgente della procedura di nullaosta rapido suggerita dal relatore.

Vorrei concludere con un cenno sull'allineamento, poiché si tratta di un tema che sta molto a cuore al Parlamento. Anche in questo caso siamo favorevoli a un approccio pragmatico, in quanto il vostro Parlamento, insieme alla Commissione, ha già compiuto una notevole mole di lavoro per l'allineamento di oltre 250 atti legislativi di base che sono stati allineati ricorrendo a un approccio pragmatico.

Ora ritengo che dovremmo dare priorità ai settori che finora non avevamo allineato alla procedura di regolamentazione con controllo, prima dell'entrata in vigore del trattato di Lisbona. A mio avviso dobbiamo concentrarci su questi settori; anche in questo caso la mole di lavoro sarebbe immensa, ma stiamo già riflettendo sui metodi più pragmatici e flessibili per affrontarla.

Jo Leinen, relatore per parere della commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare. – (DE) Signora Presidente, signor Commissario, il Parlamento europeo attendeva da molti anni questo momento, cioè il giorno in cui il Parlamento avrebbe finalmente raggiunto una condizione di parità con il Consiglio

per quanto riguarda il controllo della delega legislativa. Illustrerò questo punto con un esempio: nel 2008 c'erano 6 000 atti delegati, in altre parole una quantità immensa di norme trasformate in una specie di legislazione secondaria dalla Commissione e dalla vecchia procedura di comitatologia. In tale processo il Parlamento godeva di pochissimi diritti; venivamo informati, ma non eravamo colegislatori. Il trattato di Lisbona ha mutato questa situazione.

Per quanto riguarda il controllo degli atti delegati, ci troviamo ora su un piede di parità con il Consiglio, e siamo decisi a sfruttare fino in fondo questa posizione di uguaglianza. Ciò significa, signor Commissario, che se lei giudica possibile la procedura d'urgenza, allora noi dovremo essere informati nella fase più precoce possibile. Vogliamo che le informazioni ci siano trasmesse non appena il Consiglio le riceve.

Carlos Coelho, a nome del gruppo PPE. – (PT) Mi sembra giusto iniziare porgendo all'onorevole Szájer le congratulazioni per l'ottima relazione che ci ha presentato. Come si è correttamente osservato, il trattato di Lisbona rafforza i poteri del Parlamento europeo e introduce norme che irrobustiscono il controllo democratico. E' quindi il caso di felicitarsi due volte con il Parlamento: in primo luogo per l'eccellente relazione dell'onorevole Szájer, che ho appena ricordato, e in secondo luogo perché le nuove norme aboliscono il vecchio sistema della comitatologia, che così spesso abbiamo criticato in quest'Aula.

Ora abbiamo l'articolo 290 del trattato di Lisbona, e noto che la relazione dell'onorevole Szájer suggerisce numerose forme procedurali che salvaguardano le prerogative del Parlamento. Con questa nuova disposizione, il Parlamento può concentrarsi sugli atti legislativi essenziali e concedere alla Commissione un margine di flessibilità per completare gli atti legislativi non essenziali, entro i limiti fissati dal legislatore. Come ha giustamente osservato l'onorevole Leinen, ci troviamo ora su un piede di parità con il Consiglio, e il Parlamento non è quindi in condizioni di inferiorità.

Signora Presidente, vorrei mettere in rilievo alcuni aspetti della relazione dell'onorevole Szájer che mi sembrano particolarmente importanti. Il primo è l'idea che noi ci opponiamo fermamente a qualsiasi disposizione che imponga al legislatore altri obblighi oltre a quelli già previsti dall'articolo 290. In secondo luogo, la Commissione deve garantire la trasmissione tempestiva e continua delle informazioni e dei documenti pertinenti. In terzo luogo, i vari termini per il controllo devono decorrere solo dal momento della trasmissione di tutte le versioni linguistiche – sottolineo, di tutte le versioni linguistiche – e infine devono tenere adeguatamente conto dei periodi di interruzione dell'attività parlamentare.

Eva Lichtenberger, a nome del gruppo Verts/ALE. – (DE) Signora Presidente, le questioni strutturali, spesso sottovalutate, concernenti i rapporti interni del triangolo istituzionale sono state sintetizzate in maniera veramente impeccabile dall'onorevole Szájer nella sua relazione. La cooperazione è stata estremamente costruttiva e per questo desidero esprimere i miei sinceri ringraziamenti.

Per mezzo del trattato di Lisbona abbiamo costruito nuovi rapporti, e non dobbiamo permettere che tali nuovi rapporti vengano nuovamente svuotati di significato da manovre più o meno dissimulate; ecco l'aspetto essenziale della questione. Lo scopo di questo provvedimento era di porre il Parlamento europeo sullo stesso piano del Consiglio, anche per quanto riguarda gli atti delegati, e di assicurarne da un lato la praticabilità, e dall'altro la possibilità di garantirne il percorso durante la procedura.

I punti assolutamente essenziali, dunque, sono per noi i seguenti. Occorre creare le condizioni adatte, per esempio consentendoci di avere accesso senza intralci ai documenti in tempo utile per adottare le decisioni necessarie; in secondo luogo, non devono esserci procedure operanti sulla base di "intese comuni", ma dobbiamo invece disporre di accordi definiti con precisione, che non siano soggetti all'arbitrio politico o alle quotidiane oscillazioni dei programmi politici.

A tale scopo ci occorrono norme stabili e valide, tali da consentirci di tutelare i diritti del Parlamento in pratica, e non di affermarli in maniera meramente teorica. Grazie, onorevole Szájer; la nostra collaborazione è stata ottima, e mi auguro che potremo valercene anche per realizzare gli obiettivi indispensabili per i nostri colleghi.

William (The Earl of) Dartmouth, a nome del gruppo EFD. – (EN) Signor Presidente, il relatore ha giustamente ricordato il deficit democratico: l'edificio elitario dell'Unione europea soffre di un deficit democratico che si è aggravato in passato, si sta aggravando ora e dopo il trattato di Lisbona si aggraverà ulteriormente. Mi stupisce – devo ammetterlo – che il relatore, con tutta la sua eloquenza, scorga la soluzione nell'articolo 290.

Secondo la nostra interpretazione, l'articolo 290 offre alla Commissione la possibilità di integrare o emendare i provvedimenti legislativi; si tratta di un'opportunità vastissima, aperta a interpretazioni pressoché illimitate.

Da parte nostra, sosteniamo che le salvaguardie contro l'uso improprio dei poteri così delegati alla Commissione sono palesemente insufficienti; forse il relatore, nella sua replica, ci spiegherà perché sarebbero invece adeguate. Ci troviamo insomma di fronte a un ulteriore trasferimento di poteri dal Parlamento eletto alla Commissione non eletta, qualunque cosa si affermi nel trattato di Lisbona.

Abbiamo sempre sostenuto, e continuiamo a sostenere, che il trattato di Lisbona manca di legittimità democratica soprattutto perché nel Regno Unito tutti e tre i partiti politici del tradizionale sistema di potere avevano promesso un referendum in materia, e tutti e tre si sono clamorosamente rimangiati la promessa. L'articolo 290 è quindi il prodotto del trattato di Lisbona, che è illegittimo: aggrava il deficit democratico – mi interesserebbe sentire in che modo il relatore riuscirà a sostenere il contrario – e quindi va respinto.

Hans-Peter Martin (NI). – (DE) Signora Presidente, da fervente europeista ero contrario al trattato di Lisbona, proprio perché esso rende possibili il tipo di argomentazioni che abbiamo appena sentito, e proprio perché non ha prodotto quell'esplicita chiarezza che avrei desiderato, soprattutto a vantaggio delle future generazioni. Sono però un realista, e ora affermo che con questo trattato dobbiamo convivere. È importantissimo ribadire esplicitamente che quest'articolo, l'articolo 290, si può interpretare nel senso che non solo il Consiglio, ma anche il Parlamento possono revocare la delega in questione autonomamente e con relativa facilità; è un aspetto di cui dovremo costantemente ricordarci.

Naturalmente anche le osservazioni dell'onorevole Leinen corrispondono a verità: abbiamo effettivamente già ora migliaia di atti legislativi che dal punto di vista della comprensibilità si collocano in una zona grigia, e quindi portano costantemente acqua al mulino degli antieuropeisti e degli oppositori del progetto europeo, mentre l'Unione europea deve funzionare proprio in quei settori in cui ne abbiamo assoluto bisogno. Ancora una volta, tutte queste considerazioni sono strettamente connesse al tema della trasparenza. Mi sembra perciò assai importante che il paragrafo 10 proponga, tra l'altro, di precisare esplicitamente le modalità di trasmissione dei documenti.

Parecchi di noi conoscono il *Freedom of Information Act* e sono venuti a contatto con la prassi vigente negli Stati Uniti. Quindi, perché non facciamo semplicemente un bel "copia e incolla" in modo da rendere possibile ai cittadini – e anche a noi qui in Parlamento – di ottenere i documenti pertinenti in maniera indipendente, e non per graziosa concessione e tramite il massiccio intervento dei gruppi politici? Perché non trasformiamo questa possibilità in un diritto, dal momento che corriamo già il grosso rischio di accumulare migliaia di atti legislativi delegati? Con quest'osservazione, auguro buon lavoro; saremo partner costruttivi in quest'opera tesa a rivoluzionare la democrazia.

Silvia-Adriana Țicău (S&D). – (RO) Signora Presidente, signor Commissario, per quanto riguarda il processo di delega del potere esecutivo alla Commissione, il trattato di Lisbona introduce alcune novità: l'articolo 290, in realtà, riguarda proprio questo punto. In effetti gli atti delegati sono atti di natura generale che possono modificare aspetti non necessari di un atto legislativo di base, e costituiscono il mandato per delegare il potere esecutivo alla Commissione.

In pratica ciò consente di definire il mandato, e di precisare insieme la durata della delega e i termini entro cui il Parlamento e il Consiglio possono avanzare obiezioni, nonché le condizioni per la revoca del mandato. Il Parlamento e il Consiglio possono esercitare un controllo, ma solo dopo l'adozione degli atti delegati. La pubblicazione degli atti delegati è consentita anche entro i termini di tempo in cui il Parlamento e il Consiglio possono sollevare le loro obiezioni. Le chiedo però, signor Commissario, di garantire una maggior trasparenza anche durante il processo di elaborazione degli atti delegati.

Maroš Šefčovič, Vicepresidente della Commissione. – (EN) Signora Presidente, mi consenta di replicare agli interventi degli onorevoli deputati. Sono assolutamente d'accordo con l'onorevole Leinen: il trattato di Lisbona ha introdotto notevolissimi cambiamenti, come del resto ha sottolineato anche il relatore, onorevole Szájer. Desidero assicurarvi che siamo perfettamente consapevoli di questa situazione e che useremo la procedura con il massimo rispetto per il legislatore, poiché ciò è estremamente importante ai fini dei nostri reciproci rapporti e di una valida cooperazione.

Per quanto riguarda l'urgenza e le procedure d'urgenza, vorrei garantire a tutti voi che vi faremo ricorso solo in casi estremi e circostanze eccezionali. Sappiamo bene che, se abusassimo di questo strumento, i nostri rapporti si farebbero assai difficili, e non vogliamo assolutamente giungere a tanto.

In merito ai rilievi formulati dagli onorevoli Coelho e Lichtenberger, anche in questo caso vi assicuro che faremo ogni sforzo per garantirvi e trasmettervi una tempestiva trascrizione di tutti i documenti, contemporanea a quella che invieremo al Consiglio e corredata di tutte le traduzioni necessarie. Sappiamo

che il trattato di Lisbona ha introdotto un cambiamento importantissimo, per cui ora – nelle questioni legislative o finanziarie – il Parlamento si trova in condizioni di completa parità con il Consiglio.

Ci proponiamo inoltre di sviluppare un nuovo tipo di cooperazione, che veda il coinvolgimento del Parlamento europeo nel lavoro di preparazione degli atti delegati; desideriamo che questa cooperazione si fondi sulle più solide basi possibili. Come potrete constatare, questo nuovo rapporto si esprimerà nell'accordo quadro che attualmente si sta negoziando tra la Commissione e il Parlamento europeo.

Passando ora agli interventi degli onorevoli Dartmouth e Martin, secondo i quali l'articolo 290 concederebbe alla Commissione poteri illimitati, non mi sembra davvero che le cose stiano così: spetta infatti a voi – i legislatori – decidere di delegare (o di non delegare) il potere alla Commissione; e sarete sempre voi – i legislatori – ad avere la possibilità di revocare tale potere oppure di opporvi alle proposte che la Commissione avanzerà. Respingo quindi l'affermazione per cui ci staremmo addentrando in una zona grigia, poiché a mio avviso i poteri del legislatore sono definiti con estrema chiarezza nel trattato, e la Commissione intende naturalmente rispettarli.

József Szájer, relatore. – (HU) Desidero ringraziare i colleghi per questo dibattito, dal momento che la stesura di questa relazione è stata resa possibile dalla strettissima collaborazione che si è instaurata fra le varie commissioni parlamentari – ricordo soprattutto la commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare, che nel prossimo futuro dovrà sobbarcarsi parecchi compiti analoghi – nonché fra i partiti politici. Aggiungo, onorevoli colleghi, che quella che stiamo conducendo è una lotta: una lotta con la Commissione, una lotta con il Consiglio, una lotta per i nostri diritti. In sintesi, questa relazione vuole affermare con chiarezza che questi sono i nostri diritti e noi li rivendichiamo tenacemente. Tale rivendicazione ha speranze di successo ben maggiori se le commissioni parlamentari e i colleghi degli altri partiti stanno al mio fianco, così che sia possibile far chiaramente intendere alle altre istituzioni che la posizione del Parlamento su questi temi è estremamente ferma e decisa. Allo stesso tempo, per consentirci di esercitare con efficacia tale diritto, interpreto le parole del Commissario Šefčovič come un incoraggiamento, nel senso che l'allineamento generale potrà farsi più rapido nei prossimi mesi, e che noi potremo effettivamente estendere tali diritti nella misura più ampia possibile. Lo consideriamo importante anzitutto per quei settori in cui in precedenza non vigeva la codecisione.

Un altro aspetto assai significativo, ricordato anch'esso dai colleghi in questa sede, è l'importanza dell'accesso all'informazione. Tale accesso va definito nel quadro di un accordo interistituzionale, e a tale proposito sono già in corso discussioni con la Commissione e il Consiglio. Vorremmo però sapere come si stia comportando il Consiglio, e che tipo di consultazioni stia portando avanti su questi temi. Se poi, onorevoli colleghi, ci chiediamo se i nostri diritti si siano ampliati o al contrario ridotti, vi invito a leggere la relazione ed esaminare la legislazione: non saprei interpretare quest'ultima se non nel senso che i nostri diritti si sono ampliati. Fino a oggi, non potevamo intervenire nel successivo sviluppo dei poteri che avevamo delegato in precedenza; in pratica, al Parlamento non spettava alcun ruolo in questo processo. Ci ascoltavano per cortesia, ma le scadenze erano talmente brevi che il Parlamento non faceva neppure in tempo a riunirsi entro tale periodo. Ora invece possiamo porre il veto o ritirare queste decisioni, e non ci viene neppure richiesto di fornire spiegazioni: in altre parole, si tratta sicuramente di un'espansione dei diritti. Siamo i detentori del potere legislativo e deleghiamo tali poteri alla Commissione: non posso interpretare questo fatto se non come un'espansione dei nostri diritti. Onorevoli colleghi, ora spetta solamente a noi decidere se esercitare tali diritti in futuro.

Presidente. – La discussione è chiusa.

La votazione si svolgerà durante la prossima Assemblea plenaria a Bruxelles.

Dichiarazioni scritte (articolo 149 del regolamento)

Raffaele Baldassarre (PPE), per iscritto. – (EN) Desidero in primo luogo ringraziare l'onorevole Szájer per l'eccezionale lavoro che ha compiuto in un tempo così breve. Gli atti delegati saranno un elemento di eccezionale importanza per il diritto dell'Unione oltre che per l'equilibrio interistituzionale nell'Unione europea. E' quindi essenziale svilupparli e decidere su di essi con criteri di completa trasparenza che consentano realmente al Parlamento e al Consiglio di controllare in maniera democratica l'esercizio del potere delegato alla Commissione. In tale contesto, come richiede la relazione Szájer, alcuni punti rivestiranno importanza fondamentale e richiederanno perciò un impegno più intenso da parte nostra. Ricordo, fra gli altri, la possibilità per il Parlamento europeo di revocare in qualsiasi momento la delega e di garantire che Parlamento e Consiglio godano degli stessi diritti per quanto riguarda il loro coinvolgimento nel processo di delega. Vorrei infine sottolineare che per la Commissione dovrebbe essere prioritario presentare tutte le proposte legislative

necessarie per adeguare l'*acquis* alle disposizioni degli articoli 290 e 291, compreso l'*acquis* relativo alle politiche che, ai sensi del trattato di Lisbona, sono ora soggette alla procedura di codecisione.

Zita Gurmai (S&D), *per iscritto*. – (EN) Accolgo con grande soddisfazione l'esito della relazione dell'onorevole Szájer. La definizione del nuovo sistema legislativo è un tema complesso e irto di difficoltà. Sono convinta che il trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), in particolare con gli articoli 290 e 291, rafforza il carattere democratico dell'Unione e ne razionalizza l'ordinamento giuridico. L'introduzione del nuovo concetto di atto legislativo ha conseguenze di vasta portata. La relazione mette in rilievo le lievi differenze tra i principali colegislatori, le competenze e il programma dettagliato delle modalità della loro collaborazione. Il problema reale è il seguente: qualora la Comunità europea ottenga maggiori competenze legislative e una più ampia autorità legislativa, con il conseguente immediato incremento degli interessi comunitari, quali metodi di controllo si dovrebbero introdurre da parte del Consiglio e del Parlamento? Il nuovo quadro legislativo del TFUE ha approntato gli strumenti, ma non vi è stata alcuna esperienza pratica del loro adeguamento a livello comunitario. Esorto infine i colegislatori a concludere al più presto un accordo interistituzionale tra Parlamento, Consiglio e Commissione in merito all'attuazione dell'articolo 290, dal momento che vi è urgente bisogno di maggiore trasparenza.

Rafał Trzaskowski (PPE), *per iscritto*. – (PL) La procedura di delega, benché relegata sullo sfondo, segna comunque un importantissimo salto di qualità introdotto dal trattato di Lisbona. Essa va considerata un adempimento del trattato, senza il quale la posizione del Parlamento non sarebbe pienamente consolidata, rispetto alle altre istituzioni, nell'ambito del processo decisionale. Solo grazie a tale procedura, infatti, conquisteremo un completo potere legislativo e un ruolo nel processo di attuazione di ogni provvedimento legislativo. Ben conosciamo la frustrazione generata dal laborioso processo negoziale ingaggiato con il Consiglio nella procedura di codecisione e nel caso di decisioni la cui attuazione contrasta con l'accordo interistituzionale. La comitatologia è stata finora espressione della sfiducia degli Stati membri nei confronti della Commissione, mentre adesso il ruolo del Parlamento nell'attuazione dell'atto giuridico conferisce al processo una legittimità più forte. Il Parlamento e – indirettamente – i cittadini dell'Unione europea si troveranno più vicini al processo di attuazione del diritto comunitario, ed è in questa luce che dobbiamo considerare la procedura di delega. Tuttavia, affinché tutto ciò acquisti senso concreto il Parlamento deve godere di un completo accesso alle informazioni, e a tale proposito concordo senza riserve con gli altri colleghi intervenuti nel dibattito.

Zbigniew Ziobro (ECR), *per iscritto*. – (PL) L'introduzione della possibilità di delega legislativa intende garantire una maggiore efficienza nel completamento e nell'aggiornamento dei provvedimenti legislativi (soprattutto di quelli di natura tecnica) senza bisogno di ricorrere ogni volta a una procedura legislativa completa. La delega va quindi considerata uno strumento per legiferare meglio a livello di Unione europea.

Contemporaneamente, è essenziale assicurare un adeguato controllo sull'impiego dei poteri di regolamentazione conferiti alla Commissione. Parlamento e Consiglio devono, tra l'altro, disporre di un periodo di tempo sufficiente per esercitare il diritto di obiezione nei confronti delle normative in progetto; ma soprattutto, essi devono poter fruire di un adeguato accesso a documenti, analisi e contributi prodotti durante la preparazione dei progetti di atti delegati. Solo in questo modo i poteri della Commissione relativi alla pubblicazione di atti delegati saranno veramente utili per migliorare il processo legislativo dell'Unione, consentendo altresì di mantenere un livello essenziale di controllo e trasparenza sulle attività della Commissione. E' altrettanto importante sviluppare gli opportuni meccanismi di cooperazione tra Parlamento e Commissione, affinché il Parlamento sia tenuto informato dei lavori preparatori in corso di svolgimento, e possa conoscere in misura adeguata la natura delle questioni trattate.

La risoluzione sul potere di delega legislativa, che è frutto di un compromesso concordato fra tutti i gruppi politici, analizza in maniera adeguata i problemi appena esposti e merita il sostegno del Parlamento.

17. Sicurezza aeronautica: lista nera dell'UE dei vettori aerei (discussione)

Presidente. – L'ordine del giorno reca la discussione sull'interrogazione orale (O-0024/2010) presentata dall'onorevole Brian Simpson, a nome della commissione per i trasporti e il turismo, alla Commissione: Sicurezza aerea – applicazione del regolamento (CE) n. 2111/2005 (lista nera) (B7-0205/2010).

Silvia-Adriana Țicău, *in sostituzione dell'autore*. – (EN) Signora Presidente, l'interrogazione è stata presentata dall'onorevole Brian Simpson, a nome della commissione per i trasporti e il turismo, sulla base del rapporto della Commissione europea che esamina l'efficacia della lista nera dell'Unione europea. Questa lista è stata

istituita nel 2006 per additare alla riprovazione pubblica e bandire quei vettori aerei che non rispettano le norme di sicurezza internazionali, in risposta alle preoccupazioni manifestate per il livello di attuazione degli standard di sicurezza internazionale e in seguito a numerosi e fatali disastri aerei verificatisi in un breve lasso di tempo, tra il 2004 e il 2005.

Dopo quattro anni dalla sua creazione, sappiamo che la lista nera si è dimostrata uno strumento efficace e prezioso per promuovere l'attuazione degli standard di sicurezza ICAO e per proteggere i cittadini dell'Unione europea. La questione da risolvere oggi è la seguente: come procedere su queste basi? In altre parole, come potremo offrire protezione oltre i nostri confini, perseguendo l'obiettivo di migliorare la sicurezza aeronautica? La lista nera mira non soltanto a individuare i rischi per la sicurezza ma anche a garantire che le relative informazioni vengano effettivamente comunicate ai cittadini dell'Unione europea. Di conseguenza, come possiamo garantire che i cittadini dell'Unione che si imbarcano su un volo al di fuori dei confini europei siano a conoscenza dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo, che continuano tuttavia a operare in altre regioni del mondo?

Nei casi in cui la licenza del vettore aereo sia stata revocata, e quindi il vettore non compaia sulla lista nera, come possiamo essere certi che i passeggeri siano a conoscenza della situazione? Abbiamo potuto constatare l'efficacia della decisione di riunire diverse liste nere nazionali in un'unica lista redatta a livello di Unione europea. Tuttavia, la lista nera è valida soltanto in relazione all'accesso che abbiamo alle informazioni sulla sicurezza dei vettori aerei. Come possiamo procedere partendo dalle informazioni che sono alla base della lista nera, migliorando l'accesso a informazioni verificabili e affidabili? Ciò significa che dobbiamo considerare l'opportunità non soltanto di rafforzare i controlli effettuati negli Stati membri dell'Unione europea, ma anche di approvare le informazioni relative ai dati provenienti da paesi terzi.

La Commissione prenderà in considerazione la necessità di introdurre procedure armonizzate e standardizzate per le ispezioni a terra e il sistema di notifica? Quanto al miglioramento delle informazioni relative ai dati provenienti da paesi terzi, la Commissione prenderà in considerazione l'opportunità di creare un efficace sistema di scambio internazionale di dati affidabili, simile al modello di lista nera redatta a livello mondiale che, a quanto mi risulta, è stato proposto e dibattuto in passato? Inoltre, è opportuno ricordare che la lista nera si è dimostrata uno strumento efficace per stimolare i vettori aerei a rispettare gli standard di sicurezza internazionali. Ma come possiamo assumere un atteggiamento più attivo rispetto all'obiettivo di migliorare la sicurezza globale dell'aeronautica? Voglio dire, quali iniziative intende adottare la Commissione per assicurare che le autorità di regolamentazione nazionali dell'aviazione civile affrontino il problema delle carenze in materia di sicurezza individuate dalle ispezioni dell'ICAO, assicurando al contempo un'elevata capacità di supervisione?

E' essenziale garantire efficaci canali di comunicazione con il pubblico, ed è altrettanto importante, nel lungo periodo, continuare a lavorare per favorire l'attuazione degli standard internazionali di sicurezza aerea in tutto il mondo, perché in ultima analisi sarà questo il modo più efficace per migliorare la sicurezza di tutti i passeggeri. La commissione per i trasporti e il turismo del Parlamento europeo guarda con estremo interesse alla possibilità di collaborare con la Commissione europea per procedere congiuntamente sulla base dei risultati già raggiunti con la lista nera dell'Unione europea.

Andris Piebalgs, *membro della Commissione*. – (EN) Signora Presidente, ringrazio l'onorevole Țicău che ha valutato in maniera estremamente positiva la lista nera. La Commissione è convinta che le misure vigenti offrano già un livello molto alto di informazione e diritti al pubblico per i voli all'interno e all'esterno dell'Unione europea.

L'elenco dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione europea è messo a disposizione del pubblico su Internet e mediante azioni informative mirate. La Commissione collabora strettamente con le associazioni europee e internazionali degli agenti di viaggio ogni volta che la lista viene aggiornata, affinché queste si trovino nelle migliori condizioni possibili per aiutare i passeggeri.

Le autorità di regolamentazione nazionali dell'aviazione civile e gli aeroporti nel territorio degli Stati membri sono obbligati a sottoporre la lista dell'Unione europea all'attenzione dei passeggeri, sia sui loro siti che, se del caso, nelle rispettive sedi.

La lista fornisce utili informazioni a coloro che desiderano viaggiare al di fuori dei confini dell'Unione europea, affinché non utilizzino questi vettori aerei. La lista non ha alcun effetto extraterritoriale, e quindi non ha effetti all'esterno dell'Unione europea. Di conseguenza, il regolamento sancisce il diritto dei passeggeri di conoscere l'identità di ogni vettore aereo effettivo dei voli da essi utilizzati nel corso del viaggio. Il vettore contraente – o l'agente di viaggio o ancora l'operatore turistico – dovrà informare i passeggeri che effettuano

la prenotazione dell'identità del vettore o dei vettori aerei effettivi dei voli che essi utilizzeranno. Inoltre si dovrà informare il passeggero di qualsiasi cambiamento che interessi il vettore aereo effettivo, o al momento del check-in o, al più tardi, al momento dell'imbarco. Il regolamento concede ai passeggeri il diritto di essere rimborsati o reindirizzati se un vettore con il quale è stata effettuata la prenotazione viene successivamente aggiunto alla lista, con la conseguente cancellazione del volo in questione.

Per monitorare e valutare il rispetto degli standard di sicurezza internazionali si utilizzano diverse fonti di informazioni: i controlli di sicurezza effettuati dall'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile; le informazioni fornite dalle autorità competenti dei paesi terzi; le informazioni fornite dall'Agenzia europea per la sicurezza aerea nel quadro delle proprie ispezioni e indagini effettuate nell'Unione europea o delle missioni tecniche effettuate oltre i confini dell'Unione europea; i risultati delle ispezioni a terra svolte sugli aeromobili o sui vettori aerei negli aeroporti dell'Unione europea nell'ambito del programma SAFA (valutazione della sicurezza degli aeromobili stranieri), conformemente ai requisiti delle specifiche norme dell'Unione europea; e infine informazioni circostanziate relative a un incidente o ad un incidente grave, indicanti carenze sistemiche latenti in materia di sicurezza.

Vorrei inoltre ricordare che la Commissione europea, in questa fase, non dispone di un elenco esaustivo dei paesi che hanno legislazioni simili, ma diversi Stati – la Repubblica di Corea, il Bahrein e il Regno dell'Arabia Saudita – applicano le stesse restrizioni contenute nella lista europea.

Posso confermare che la Commissione è pronta a collaborare con il Parlamento per migliorare effettivamente questa legislazione sulla lista nera, ma provvede già a garantire la necessaria sicurezza aerea.

Christine De Veyrac, a nome del gruppo PPE. – (FR) Signora Presidente, essendo stata relatrice di questo regolamento quasi cinque anni fa, constato con estrema soddisfazione che esso è stato introdotto e ampliato nel corso degli anni: si tratta dunque di un meccanismo efficace. Il rapporto della Commissione sull'attuazione del regolamento relativo alla lista nera sembra esaustivo e offre spunti stimolanti. In particolare, condivido l'idea di preparare una lista a livello internazionale, unica garanzia di un livello armonizzato globale di sicurezza aerea.

Tuttavia, vorrei porre alcune domande alla Commissione. In primo luogo vorrei sapere in che modo si eserciti il diritto alla difesa quando non è un unico vettore aereo a essere soggetto a un divieto operativo, ma tutti i vettori di uno Stato. Tutti i vettori aerei espongono la propria situazione, o soltanto l'autorità di aviazione civile del paese interessato e, a questo proposito, come possono evitare alcuni vettori aerei sicuri di essere inclusi sulla lista nera?

Un altro punto molto importante, a mio avviso, è il monitoraggio degli aeromobili. La Commissione effettua uno specifico monitoraggio di tutti gli aeromobili di un vettore aereo che è stato inserito nella lista o la cui licenza è stata revocata, per verificare che tali aeromobili non volino nuovamente sotto altro nome? A tale proposito, la Commissione ha individuato Stati che fungerebbero da bandiere di comodo accogliendo i vettori sottoposti a divieto operativo, i quali cambiano anche nome e Stato di immatricolazione? D'altra parte, nel caso in cui un vettore venga incluso nella lista nera, la Commissione dispone di informazioni sul modo in cui le agenzie di viaggio e gli addetti alla vendita di biglietti hanno informato e indennizzato i viaggiatori, o hanno proposto loro altre soluzioni?

Infine, prima di concludere, avrei una domanda su una questione specifica. Alcuni deputati al Parlamento europeo hanno ricevuto messaggi, che si potrebbero definire insistenti, sull'Indonesia; tutti i vettori aerei di questo paese infatti sono stati sottoposti a divieto operativo, e i messaggi ci chiedono di intercedere presso la Commissione affinché rimuova l'Indonesia dalla lista nera. Queste pressioni mi sembrano inopportune, dal momento che i motivi commerciali non possono giustificare la decisione di mettere in pericolo la vita dei passeggeri. Vorrei sapere qual è la situazione attuale di questo paese e se, dopo essere stata sulla lista nera per diversi anni, l'Indonesia abbia adottato le misure necessarie a porre rimedio alle carenze che le erano state rimproverate in materia di sicurezza.

Saïd El Khadraoui, a nome del gruppo S&D. – (NL) Signora Presidente, signor Commissario, onorevoli colleghi, una discussione sulla lista nera nel momento in cui l'intera aviazione europea è nel caos è certamente un po' surreale, ma a quanto mi risulta domani ci sarà la discussione su problemi di attualità, e questa sarà la sede opportuna.

La lista nera è una questione molto importante e si è rivelata un successo grazie, tra l'altro, all'entusiasmo dell'onorevole De Veyrac, che alcuni anni fa ha lavorato intensamente perché questo progetto si concretizzasse.

Adesso dobbiamo procedere e imparare sulla base dell'esperienza acquisita, e in alcuni settori sarà necessario fare ulteriori sforzi.

Innanzitutto, nel campo delle comunicazioni con i passeggeri. E' giusto informare i passeggeri se prenotano un aereo incluso nella lista nera quando essi si trovino, per esempio, in un'agenzia di viaggio; ma spesso avviene che i passeggeri decidano di utilizzare un volo interno soltanto quando sono già sul posto. Propongo quindi di accertare se sarebbe possibile, per agenti di viaggio e vettori aerei che prenotano voli in paesi con vettori aerei o aeromobili pericolosi, informarne automaticamente i passeggeri benché essi stessi, ovviamente, non siano sulla lista nera. Dobbiamo considerare attentamente questa possibilità.

Un secondo elemento da considerare è la necessità di aiutare i passeggeri a evitare aeromobili, vettori aerei e paesi che siano stati inclusi nella lista nera. Nel settore dello sviluppo delle competenze dei paesi terzi e soprattutto dei paesi più poveri, l'Unione europea potrebbe fornire maggiore assistenza e *know-how* e assicurare alle autorità di regolamentazione dell'aviazione gli strumenti necessari per risolvere i problemi contingenti. Una questione menzionata dall'onorevole De Veyrac riguarda la possibilità che i passeggeri vengano ingannati. Il nostro sistema è davvero sicuro? Siamo certi che non ci siano scappatoie che consentono ai vettori aerei di un paese incluso nella lista nera di operare attraverso altri paesi o isole, come abbiamo visto in passato?

Per concludere, credo che il nostro obiettivo dovrebbe essere quello di una lista nera redatta a livello mondiale. Vorrei sapere quali azioni avete intrapreso con i vostri colleghi di altri paesi, per esempio a livello di ICAO, per fare in modo che questa lista diventi realtà.

Gesine Meissner, a nome del gruppo ALDE. – (DE) Signora Presidente, come si è già ricordato nel corso della discussione, in questo momento il nostro spazio aereo è bloccato. Presto ci troveremo a discutere del modo più opportuno per porre rimedio alla situazione. Soprattutto in termini economici, c'è da temere che i vettori aerei si trovino ad affrontare problemi ancora maggiori; ma tutto ciò, naturalmente, non deve avere effetti sulla sicurezza.

Stiamo discutendo di sicurezza aeronautica per i passeggeri europei. Per l'Europa, la possibilità di garantire ai cittadini la libera circolazione, e ai consumatori di decidere liberamente come viaggiare e quale vettore aereo scegliere al momento della prenotazione è una grande conquista. Per poter decidere liberamente, però, occorre ricevere anche le informazioni necessarie.

Abbiamo sentito che la lista nera esiste già dal 2006, e che in linea di principio i passeggeri dovrebbero essere informati sull'effettiva possibilità di arrivare a destinazione in sicurezza. A mio avviso si tratta di capire, come è già stato detto dagli onorevoli De Veyrac ed El Khadraoui, se ci siano effettivamente delle falle nel sistema e se i cittadini ottengano davvero tutte le informazioni sulla sicurezza di cui hanno bisogno. Vogliamo soltanto che chiunque voli in Europa possa contare su un trasporto sicuro ed essere certo di arrivare a destinazione senza correre alcun rischio.

Infine, un altro elemento importante per la sicurezza è la solidità finanziaria di un vettore aereo. I vettori aerei devono presentare domanda periodicamente alle proprie autorità nazionali per essere certi di poter volare nello spazio aereo europeo, e questo processo non si limita a controllare se essi rispettano i requisiti di sicurezza, effettuano tutti i controlli richiesti e sono in grado di garantire un trasporto sicuro; infatti si controlla anche la loro solidità finanziaria per accertare la capacità del vettore di portare avanti l'attività di trasporto nel lungo periodo. A quanto mi risulta, fino a oggi nessun vettore europeo è stato inserito nella lista nera; eppure, proprio l'anno scorso abbiamo avuto il caso di SkyEurope. Alcuni cittadini europei avevano prenotato dei voli con un vettore aereo europeo, ma non erano stati informati del fatto che questo era sull'orlo della bancarotta. Hanno preso il volo e si sono trovati in gravi difficoltà, giacché non disponevano di alcuna informazione che potesse proteggerli.

Mi chiedo dunque – benché la Commissione abbia detto che dispone delle informazioni necessarie, adesso in corso di pubblicazione – per quale motivo non sapessimo niente di tutto ciò. Ci potete garantire che tutti i dati necessari ai passeggeri, tutte le informazioni che è necessario conoscere, vengano sempre trasmessi? Vorrei una risposta nel corso della discussione.

Eva Lichtenberger, a nome del gruppo Verts/ALE. – (DE) Signora Presidente, signor Commissario, il Parlamento ha dato prova di un grande spirito di iniziativa al momento di redigere questa lista nera, decisione che è stata adottata con senso di responsabilità, giacché offre il più alto livello di sicurezza ai consumatori. Tuttavia – e questa è anche una questione importante adesso – dobbiamo accertarne l'efficacia nella situazione attuale.

La prima domanda che vorrei porre a questo riguardo è la seguente. E' possibile accedere a informazioni in Internet, ma non è sempre molto facile farlo con i diversi vettori aerei. L'ho sperimentato di persona; per esempio non è sempre possibile trovare informazioni sui collegamenti aerei per i quali è necessario atterrare in un paese terzo. Su questo punto quindi abbiamo un problema.

La seconda questione aperta mi interessa particolarmente: quali sono state le esperienze dei cittadini con il cosiddetto *wet lease* (leasing dell'apparecchio con equipaggio)? Sussistono gravi preoccupazioni sul fatto che questa possa diventare una scappatoia per imprese non molto rispettabili. Ci sono stati sviluppi positivi o negativi a riguardo?

In terzo luogo, e questo è un punto assai importante: la regolamentazione dei vettori aerei mediante la lista nera ha avuto un effetto preventivo sui vettori stessi, così che questi – soprattutto i vettori non europei – abbiano seguito più rigorosamente le norme di sicurezza? Come funziona l'autorizzazione selettiva degli aeromobili che appartengono a vettori aerei, cui consentiamo di usare soltanto alcuni dei loro aeromobili per venire in Europa?

Ryszard Czarnecki, a nome del gruppo ECR. – (PL) Signora Presidente, Commissario Piebalgs, mi auguro, ma non sono affatto sicuro, che l'eruzione vulcanica in Islanda non abbia effetti sui passeggeri europei per quanto riguarda il prezzo dei biglietti. Lei ha certamente ragione: queste interruzioni del trasporto aereo saranno probabilmente compensate dall'aumento dei prezzi dei biglietti. Ed è giusto parlarne, in difesa degli interessi dei consumatori europei. Non è la prima volta che il Parlamento europeo discute di questo tema, a dimostrazione dell'importanza che attribuiamo alla questione; io stesso sono intervenuto a riguardo un paio di mesi fa. Anche molti di voi sono intervenuti in quell'occasione, e ricordo che anche nel corso della precedente legislatura c'eravamo espressi con estrema chiarezza sull'argomento. Dopo tutto ciò che stato detto, ho una riflessione personale da fare. Un giornalista del più influente quotidiano polacco mi ha chiesto: "Che cosa fate, voi del Parlamento europeo? Dopo tutto si tratta di una questione di scarsa importanza." Soltanto adesso i mass media hanno cominciato a comprenderne l'importanza: è in gioco la sicurezza, ed è perciò una questione fondamentale dal punto di vista degli interessi dei cittadini, dei contribuenti, degli elettori e dei consumatori europei.

Attualmente ci troviamo in una situazione schizofrenica: sappiamo com'è la lista nera nell'Unione europea, ma non al di fuori dei confini dell'UE.

E adesso veniamo al tema cruciale: non spetta ai passeggeri europei pagare un supplemento per la sicurezza, ma la questione va risolta tra Stati e governi.

Mathieu Grosch (PPE). – (DE) Signora Presidente, signor Commissario, da questo punto di vista la lista nera è un risultato interessante raggiunto da questo Parlamento sotto la guida dell'onorevole De Veyrac e dei suoi colleghi della precedente legislatura.

La lista nera potrà avere effetti su aziende, paesi o aeromobili e credo che, di conseguenza, la Commissione debba fornire risposte più precise alle domande che sono state poste, soprattutto per quanto riguarda la misura in cui le aziende possono influire sul potere decisionale nei diversi paesi, e sul motivo per cui questa procedura si svolge in relazione al singolo aeromobile.

Per noi è ugualmente importante approfondire la questione. Come abbiamo affermato nel corso di un dibattito di alcuni anni fa, riteniamo essenziale che la Commissione migliori il follow-up di queste azioni e misure nelle comunicazioni, almeno con il Parlamento. Questo è dovuto al fatto che alcune questioni rimangono aperte per noi, per esempio il monitoraggio dei vettori aerei, il problema degli aeromobili che all'improvviso potrebbero volare sotto altro nome, nonché il fatto che oggi si richieda un certo livello di trasparenza soprattutto per le decisioni che si potrebbero prendere all'ultimo momento.

Detto questo, vengo al punto per me più importante: l'informazione. Nel complesso riteniamo – e credo che questo sia vero di tutti i gruppi – che cittadini e passeggeri abbiano il diritto a essere informati sistematicamente dalle compagnie aeree (su cui quindi ricade l'obbligo corrispondente) della possibilità di ottenere senza alcun problema le informazioni sulla lista nera negli aeroporti, come pure nelle agenzie di viaggio, e che, soprattutto al momento di volare in "alcuni paesi" che sono già noti oggi per determinati problemi, le agenzie di viaggio debbano indicare quali compagnie aeree sono problematiche al momento di fare nuove prenotazioni.

Il nostro obiettivo è di estendere l'applicazione di questa misura, che ha già sensibilmente migliorato la sicurezza, non soltanto all'Europa e ai passeggeri europei ma a livello mondiale.

Fiona Hall (ALDE). – (EN) Signora Presidente, desidero sollevare una questione che è strettamente legata alla sicurezza aeronautica e che ribadisce la necessità di rendere il funzionamento della lista nera dell'Unione europea il più efficace possibile.

Nel dicembre 2008, il Consiglio ha finalmente adottato il codice di condotta dell'Unione europea sui trasferimenti di armi. Questo codice controlla le esportazioni di tecnologia e attrezzature militari dall'Unione; persiste tuttavia una certa preoccupazione per la possibilità che non tutti i paesi esportatori di armi dell'Unione rispettino tale codice, e che armi europee vengano ancora fornite alle aree di conflitto.

Ma una misura si è dimostrata molto efficace nella riduzione di forniture illegali di armi, ossia la lista nera dei vettori aerei dell'Unione europea. Uno studio svedese condotto nel 2008 ha dimostrato che i vettori cargo coinvolti in trasferimenti di armi nelle aree di conflitto sono gli stessi vettori che violano abitualmente gli standard di sicurezza aerea.

Non è forse sorprendente che vettori equivoci e sfuggenti, caratterizzati da negligenza e scarso rigore per ciò che riguarda la sicurezza, mostrino lo stesso atteggiamento nei confronti del proprio carico. La positiva conseguenza di tutto ciò è che le misure volte a garantire un più rigido controllo degli aeromobili, per proteggere i cittadini europei, stanno contribuendo anche a proteggere i cittadini di altri continenti, soprattutto dell'Africa, dalla devastazione generata da conflitti che sono alimentati da abbondanza di armamenti leggeri.

Chiedo quindi al commissario Piebalgs, nella sua qualità di commissario per lo sviluppo, di esercitare tutta la sua influenza personale, nell'ambito degli sforzi della Commissione, per garantire un'attuazione efficace e sistematica delle liste nere.

Marian-Jean Marinescu (PPE). – (RO) La lista nera che elenca i vettori aerei insicuri è una misura per proteggere i passeggeri europei, che appoggio con entusiasmo. La Commissione europea e gli Stati membri, e le agenzie di viaggio in modo particolare, devono darle ampia pubblicità; in effetti, tutto dipende dalla buona fede e dalla buona volontà degli operatori turistici e degli agenti di viaggio.

D'altro canto, è necessario trovare una soluzione per i casi in cui una specifica destinazione è servita esclusivamente da vettori aerei insicuri. Un gran numero dei vettori inclusi nella lista nera, per esempio, raggiungono destinazioni dei paesi in via di sviluppo o sottosviluppati in Africa, nell'Asia sudorientale e nell'Asia centrale. Sorge quindi spontanea una domanda: in che misura è ancora possibile garantire un'equa concorrenza tra i grandi vettori aerei di Europa, Stati Uniti ed Estremo Oriente e le piccole compagnie di trasporto aereo fondate in questi paesi in via di sviluppo?

Da questo punto di vista, dovremmo chiederci come potrebbe l'Unione europea sostenerne lo sviluppo e migliorare al contempo la sicurezza dei loro voli, invece di escluderle dal mercato con un semplice divieto. In questo modo, l'Unione europea potrebbe ripagare un debito d'onore contribuendo anche allo sviluppo sostenibile del settore del trasporto aereo in questi Stati meno favoriti.

Jörg Leichtfried (S&D). – (DE) Signora Presidente, vorrei fare un commento di natura generale e porre quindi due o tre domande, a seconda del tempo che vorrà concedermi. Il commento di natura generale è il seguente: mi sembra assurdo che, data la situazione attuale, a noi del gruppo dell'Alleanza progressista di socialisti e democratici al Parlamento europeo siano stati concessi complessivamente, per tre relazioni sulla sicurezza aeronautica, nove minuti di tempo di parola. Ovviamente domani si terrà la sessione speciale, ma credo sia giunto il momento che questo Parlamento dedichi maggiore attenzione alle cose che influiscono direttamente sulla vita dei cittadini, riducendo magari il tempo delle discussioni la cui importanza è stata gonfiata artificialmente.

Quanto alle domande, signor Commissario, la più importante per me è la seguente: qual è la situazione della condivisione dei codici di volo, per cui aeromobili che dovrebbero essere operati da un vettore europeo, vengono operati da altri vettori, che in certi casi rientrano nella lista nera? Che cosa si fa per informare i cittadini che devono volare? Si tratta a mio avviso di una questione scottante, e mi aspetto una risposta. Mi fermerò a questa domanda.

Franz Obermayr (NI). – (DE) Signora Presidente, adesso che abbiamo affrontato la questione della sicurezza aeronautica – dopodomani discuteremo e voteremo sull'Agenzia europea per la sicurezza aerea – vorrei cogliere l'occasione per trattare un altro settore problematico.

Coloro che praticano sport aerei in Austria e in altri Stati membri sono penalizzati dal fatto che norme importanti di questi sport siano disponibili esclusivamente in inglese. Gli sportivi in questione spesso parlano correntemente l'inglese, ma non è sempre facile comprendere una materia che è già piuttosto complessa,

quando si utilizza un gergo tecnico in un'altra lingua. Di conseguenza, gli Stati membri cercano di ottenere opinioni di esperti dell'Unione europea. Questo dispendio di tempo e di energia si potrebbe evitare, a mio avviso, se le norme fossero disponibili nelle lingue richieste. Attualmente sto cercando di far tradurre in tedesco e in francese – ossia nelle lingue di lavoro più diffuse – regolamenti di cruciale importanza per coloro che praticano sport aerei.

Silvia-Adriana Țicău (S&D). – (RO) La lista nera, aggiornata il 30 marzo di quest'anno, annovera 278 compagnie aeree di 17 paesi. L'Unione europea dovrà sviluppare le proprie capacità tecniche e amministrative per garantire il rispetto dei necessari standard dell'aviazione civile affinché soltanto le linee aeree che rispettano i regolamenti internazionali sulla sicurezza possano volare nell'Unione europea. Al contempo però dobbiamo aiutare i paesi terzi a migliorare i propri standard di sicurezza dell'aviazione civile.

Le autorità competenti dei paesi terzi devono rafforzare la propria capacità di monitoraggio dei vettori aerei a cui concedono licenze. L'analisi sulla sicurezza dei voli effettuata nell'Unione europea per gli operatori dei paesi terzi comprenderà anche controlli effettuati a terra sugli aeromobili di queste compagnie, tenendo presente le prove relative a incidenti e incidenti gravi subiti dai vettori lo scorso anno. E' necessario tuttavia fornire informazioni ai passeggeri durante l'intero percorso, anche in merito a tutte le compagnie utilizzate per effettuare il viaggio. Tali informazioni devono essere fornite non più tardi del momento dell'acquisto del biglietto.

Andris Piebalgs, membro della Commissione. – (EN) Signora Presidente, desidero ringraziarvi per le domande che sono state poste, e che dimostrano il forte sostegno offerto da questo Parlamento all'approccio che ha condotto all'elaborazione della lista nera. A nome del vicepresidente Kallas mi impegno a migliorare le comunicazioni con il Parlamento su queste tematiche.

Vi assicuro inoltre che tutte le domande formulate riceveranno una risposta scritta, perché se cercassi di rispondere nel corso del mio intervento, non riuscirei a esaurirle tutte nel minuto e mezzo a mia disposizione. Adesso quindi risponderò solo ad alcune, ma non perché non sia capace di fornire una risposta a tutte.

In primo luogo consideriamo gli aspetti internazionali: la Commissione si adopera per rafforzare la cooperazione internazionale con i paesi terzi, incoraggiando gli Stati ad aderire al programma SAFA (valutazione della sicurezza degli aeromobili stranieri) che comprende tutti i 40 Stati europei, ma anche attraverso progetti di assistenza tecnica per raggiungere gli standard mondiali.

Lavoriamo inoltre in stretto contatto con l'ICAO. Noi abbiamo partecipato alla Conferenza ad alto livello dell'ICAO sulla sicurezza, tenutasi alla fine di marzo a Montreal e attualmente stiamo negoziando un memorandum di cooperazione che consenta di cooperare ulteriormente con l'ICAO. E' vero: abbiamo bisogno di un approccio globale alla questione, ma non dobbiamo sottovalutare gli effetti della lista nera sugli altri paesi.

Ricorderò il caso dell'Indonesia, a proposito del quale sono stato interpellato. Questo paese ha investito molto per ammodernare il proprio sistema aeronautico – compresi gli aspetti della legislazione e dell'organizzazione delle autorità competenti, e di conseguenza le procedure di certificazione e il controllo delle compagnie aeree che hanno sede nel paese. Fino a oggi, ha dimostrato di aver ottenuto significativi miglioramenti nel caso di quattro vettori aerei – Garuda, Airfast, Mandala e Premier – risultato che è stato raggiunto grazie all'aiuto della Commissione, degli Stati membri e del settore. Questo processo naturalmente richiede risorse adeguate, ma la Commissione collabora strettamente con le autorità competenti e i vettori di questo paese per assicurare ulteriori sviluppi positivi. Il nostro approccio incoraggia decisamente i paesi a modificare il proprio atteggiamento nei confronti della sicurezza aeronautica, e questo è soltanto un esempio.

Concluderò con una questione particolarmente importante che è stata sollevata nel corso della discussione: le informazioni ai consumatori. Noi chiediamo agli agenti di viaggio di informare i passeggeri, oralmente e/o per iscritto, al momento della prenotazione. Inoltre gli agenti di viaggio impongono spesso la seguente clausola: se i passeggeri accettano di viaggiare con un vettore soggetto a divieto operativo, essi rinunciano a qualsiasi diritto di richiedere un indennizzo successivamente. Risponderò a tutte le vostre domande per iscritto, perché vedo che sto abusando della sua gentilezza, signora Presidente.

Presidente. – La discussione è chiusa.

Franz Obermayr (NI). – (DE) Signora Presidente, vorrei parlare ai sensi dell'articolo 173 del regolamento, per un incidente che si è verificato in Aula alcuni minuti fa durante gli interventi di un minuto. In quel

momento – mentre lei chiamava l'onorevole Hans-Peter Martin che era in effetti presente – egli è passato davanti ai nostri seggi. Gli abbiamo chiesto scherzosamente se avesse dormito durante il suo stesso intervento, e per tutta risposta l'onorevole Martin si è messo sull'attenti, ha battuto i tacchi e ha fatto il saluto nazista.

Signora Presidente, questo è inaccettabile; siamo di fronte a una grave violazione delle consuetudini della nostra Assemblea conformemente all'articolo 9, e la prego quindi di fare un adeguato richiamo all'ordine contro un comportamento così inopportuno e inaccettabile. Le chiedo inoltre di accertare se, in relazione a questo, un simile comportamento possa essere verbalizzato. Mi sembra inaccettabile. Anche se forse voleva essere una faceta provocazione, non c'è posto per simili scherzi in quest'Aula.

Presidente. – Vi ringrazio per aver sottoposto la questione alla nostra attenzione. La considereremo scrupolosamente per accertare i fatti.

Dichiarazioni scritte (articolo 149 del regolamento)

Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz (PPE), per iscritto. – (PL) Signora Presidente, per quanto riguarda le domande poste dall'onorevole Simpson, chiedo alla Commissione di spiegare quali siano i suoi nuovi principi e piani per garantire la sicurezza dei passeggeri degli Stati membri che viaggiano con compagnie aeree che effettuino voli interni nello spazio aereo non soggetto alla giurisdizione dell'Unione europea, e violino frequentemente le norme, mettendo quindi a rischio i passeggeri stessi. Suggerisco alla Commissione, attraverso l'Alto rappresentante, di sviluppare un accordo internazionale in materia che garantisca la nostra sicurezza comune. Inoltre vorrei che la lista nera offrisse informazioni precise sul vettore aereo che contengano dati e statistiche esaurienti ed evidenzino i rischi, sia in termini di sicurezza sia di comfort, a cui sono esposti i passeggeri.

Artur Zasada (PPE), per iscritto. – (PL) La discussione odierna è indubbiamente cruciale per la sicurezza dei passeggeri che viaggiano in aereo nell'Unione europea. Mi compiaccio del fatto che gli Stati membri dell'Unione rispettino gli standard dell'ICAO in relazione ai principi e alle tecniche del traffico aereo internazionale. Ovviamente, il trasporto aereo non si limita esclusivamente allo spazio aereo dell'Unione europea. Sorge quindi spontanea una domanda: come possiamo garantire la sicurezza dei cittadini dell'Unione europea al di fuori del territorio dell'Unione? A mio avviso, la Commissione europea deve stimolare quei paesi che non appartengono alla Comunità, affinché collaborino alla redazione di una lista nera basata sugli standard dell'Unione europea o deve comunque svolgere un ruolo guida per la preparazione di una lista nera globale. Inoltre, vorrei attirare l'attenzione su un possibile problema: quando la Commissione controlla un vettore aereo che è incluso nella lista nera, controlla anche nei dettagli l'intera flotta che appartiene al vettore? Può succedere infatti che un aeromobile non venga usato da un vettore aereo che è incluso nella lista nera ma venga utilizzato, per esempio, da un'altra compagnia, sotto nome diverso, che noleggia singoli aeromobili.

18. Diritti per le misure di sicurezza dell'aviazione (discussione)

Presidente. – L'ordine del giorno reca la relazione (A7-0035/2010), presentata dall'onorevole Leichtfried a nome della commissione per i trasporti e il turismo, sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio concernente i diritti per le misure di sicurezza dell'aviazione [COM(2009)0217 – C7-0038/2009 – 2009/0063(COD)].

Jörg Leichtfried, relatore. – (DE) Signora Presidente, in questo momento in Europa nel settore della sicurezza dell'aviazione e dei diritti per le misure di sicurezza dell'aviazione ognuno fa ciò che vuole, e nessuno lo fa nella maniera più idonea. Ma dovremo pagare per questo. Credo però che non dovremmo rassegnarci passivamente alla situazione e infatti questa relazione intende cambiare questo stato di cose. Che cosa cambierà esattamente e che cosa intende cambiare?

Vorrei solo dire, innanzi tutto, che su quasi tutti i punti vi è la diffusa sensazione – e ringrazio gli onorevoli colleghi – che la relazione possa favorire una maggiore trasparenza. Trasparenza significa che, da un lato, in futuro le compagnie aeree saranno in grado di ottenere informazioni grazie alle quali potranno comprendere quali diritti sulla sicurezza saranno applicati loro dagli aeroporti, per quali motivi, se sono eccessivi – situazione che talvolta si verifica – e dall'altro, passando alla fase successiva, che anche i passeggeri saranno in grado di comprendere che cosa chiedono loro le compagnie aeree. Anche qui temo che la trasparenza delle compagnie aeree venga talvolta limitata intenzionalmente, anche quando, come dicono, esse fanno ogni sforzo per essere trasparenti.

Un punto molto importante a riguardo è il fatto che, in tutta Europa, esistono diversi sistemi per finanziare gli impianti di sicurezza. Alcuni Stati li hanno finanziati esclusivamente mediante l'imposizione fiscale, altri fanno pagare soltanto l'utente finale, e altri ancora utilizzano un sistema misto.

La nostra intenzione era di garantire il mantenimento di questi sistemi. Non vogliamo imporre agli Stati membri la modalità di finanziamento dei diritti per le misure di sicurezza; vogliamo soltanto garantire che chiunque paghi, sappia per che cosa ha pagato.

Ci sono, o meglio c'erano, divergenze sugli aeroporti da includere, e abbiamo deciso che questo è un problema di sicurezza. Non si tratta di guadagni, né di profitti; è in gioco la sicurezza. Abbiamo perciò deciso di includere tutti gli aeroporti commerciali, e credo che sia stata la decisione giusta.

Infine, abbiamo raggiunto un notevole grado di unanimità in plenaria, in particolare sulla necessità di distinguere tra i diritti per gli impianti di sicurezza, le misure di sicurezza previste dalle norme dell'Unione europea, e i diritti per le misure di sicurezza ancora più severe, le cosiddette "*more stringent measures*".

Tutto ciò che rientra nel contesto dell'Unione europea rimarrà immutato; ogni Stato membro può fare ciò che ritiene giusto. Se però si adottano misure che eccedono tale contesto, gli Stati membri in questione dovranno finanziarsi autonomamente. Da un lato, questo dovrebbe favorire un approccio scrupoloso, grazie al quale tali misure non vengano adottate immediatamente senza considerarne l'effettiva necessità, ma prendendo in considerazione i loro effetti sui passeggeri, sulle compagnie aeree e sugli aeroporti.

Dall'altro, dobbiamo garantire l'applicazione del principio in base al quale la sicurezza è anche un dovere pubblico. Gli attentati alle compagnie aeree, generalmente, non sono diretti alle compagnie ma ai loro Stati di provenienza, e riteniamo quindi che, in linea di principio, la sicurezza rimanga un dovere pubblico e perciò debba ricevere finanziamenti pubblici.

Adesso vorrei commentare brevemente gli emendamenti, che hanno raggiunto un numero incredibilmente alto: tre in tutto. Credo che siano tutti giustificati e fondati: soprattutto i due emendamenti del gruppo Verts/ALE meritano il nostro pieno sostegno, e non lo dico perché l'onorevole Lichtenberger è seduta vicina a me, ma perché prevedono alcuni requisiti sociali per i dipendenti degli aeroporti; questo mi sembra molto importante, soprattutto in un momento in cui compagnie aeree e aeroporti sono sotto pressione.

Andris Piebalgs, *membro della Commissione*. – (EN) Signora Presidente, la proposta di direttiva sui diritti per le misure di sicurezza dell'aviazione è il risultato della discussione sul finanziamento della sicurezza dell'aviazione, tema in discussione a partire dal 2001. E' la conseguenza dei crescenti costi per la sicurezza in seguito agli attentati terroristici dell'11 settembre 2001, e dell'istituzione di un quadro normativo dell'Unione europea per la sicurezza dell'aviazione.

Con la sua proposta legislativa, la Commissione intende istituire un quadro trasparente e non discriminatorio per l'imposizione di diritti per le misure di sicurezza dell'aviazione in Europa. La Commissione inoltre ritiene che sia necessario fissare tali diritti in consultazione con gli utenti degli aeroporti, e che essi debbano essere aderenti ai costi. Desidero congratularmi con l'onorevole Leichtfried per l'eccellente lavoro svolto con questa relazione, e ringraziare altresì i membri della commissione per i trasporti e il turismo che vi hanno contribuito.

Ritengo che la relazione intenda raggiungere gli stessi obiettivi proposti dalla Commissione, e mi compiaccio del sostegno che essa offre alla proposta della Commissione su questi punti.

Vorrei sottolineare due questioni specifiche che vengono trattate nella relazione. In primo luogo, la relazione introduce un elemento veramente nuovo, una questione importante ed estremamente controversa: chi paga per la sicurezza dell'aviazione. La proposta della Commissione non ha affrontato la questione, poiché quasi tutti gli Stati membri affermano di non poter impegnarsi in materia, benché riconoscano che si debba consentire il finanziamento pubblico della sicurezza dell'aviazione.

Secondo noi devono essere i singoli Stati membri a scegliere, e quindi la questione deve essere affrontata attraverso la sussidiarietà.

In considerazione di tutto ciò, e in relazione alla posizione descritta nella relazione sottoposta all'approvazione dell'Assemblea, la Commissione osserva che l'emendamento n. 32, che obbligherebbe gli Stati membri a finanziare misure più severe, darà luogo a intense discussioni con il Consiglio sulla direttiva proposta. Sono certo tuttavia che il relatore ne fosse a conoscenza, e si aspettasse l'opposizione del Consiglio.

La seconda questione riguarda soprattutto la necessità di chiarimenti, e la valutazione d'impatto da effettuare prima di adottare qualsiasi ulteriore misura di sicurezza dell'aviazione nell'ambito del regolamento quadro.

Si tratta di una misura decisamente giustificata, ma vorrei che sapeste che disponiamo già di alcuni meccanismi in atto, e quindi non sarebbe opportuno introdurre di nuovi che potrebbero risultare eccessivi.

In primo luogo c'è il gruppo consultivo delle parti interessate sulla sicurezza dell'aviazione, che consiste di rappresentanti del settore del trasporto aereo, tra gli altri, ed è pienamente coinvolto nell'elaborazione di qualsiasi misura proposta sulla sicurezza dell'aviazione.

In secondo luogo, la procedura di regolamentazione con controllo garantisce che il Parlamento possa esercitare il proprio diritto di veto se lo ritiene appropriato.

Vi ringrazio per questa ottima relazione; saremo lieti di poter collaborare con il relatore e il Parlamento, e di poter registrare ulteriori progressi in materia.

Hans-Peter Martin (NI). – (DE) Signora Presidente, mi scuso se col mio intervento gravo di ulteriori oneri quest'Assemblea plenaria, ma ai sensi dell'articolo 151 sono tenuto a intervenire per fatto personale. Un attimo fa sono stato chiamato in causa, una cosa tipica se si vive in Austria. C'è un gruppo in questo paese che, secondo gli standard internazionali, viene giudicato di estrema destra, e i cui capi partito gesticolano in aria con noncuranza. Sono persone che non sopportano di essere sconfitte nel corso di elezioni democratiche, e rifiutano una stretta di mano o qualsiasi contatto. Se qualcuno li saluta con un cenno, vedono in quel gesto un'unica cosa, quella di cui hanno davvero esperienza: il saluto nazista.

Ovviamente questi problemi dimostrano che il mio paese natale non è ancora riuscito, purtroppo, a venire a patti col suo passato e che presto ci troveremo ad affrontare non soltanto un partito di estrema destra che è rappresentato in questa sede, ma due. Vorrei essere chiaro su questo punto: noi siamo i democratici. Quelli di estrema destra sono seduti dall'altra parte. Sono orgoglioso di appartenere a un gruppo politico che è riuscito a contribuire in modo significativo al fatto che non abbiamo più un gruppo di estrema destra in questo Parlamento, e auspicabilmente non ne avremo mai uno. La risposta quindi sta nel garantire maggiore democrazia, e non più politica di estrema destra, ostilità e cinico disprezzo per le persone. Questi sono gli uomini che hanno dichiarato che dovrei cercare un aiuto psichiatrico, perché non sopportano di perdere le elezioni in maniera democratica.

Presidente. – Le domande presentate tramite la procedura con il cartellino blu, riferite agli interventi per fatto personale, effettuati ai sensi dell'articolo 151, non sono autorizzate. Quindi non possiamo accettare la sua richiesta di intervenire su questo punto.

Zoltán Balczó (NI). – (HU) Questa domanda "cartellino blu" è rivolta al precedente oratore. Vorrei mezzo minuto per porre una domanda.

Ioan Mircea Pașcu (S&D). – (EN) Signora Presidente, questo intervento, che è del tutto accettabile, interferisce però con il tema in discussione. Propongo di inserire questo tipo di cose tra le relazioni.

Presidente. – Molte grazie. Adesso procediamo con la discussione. Ho concesso l'intervento per fatto personale perché il precedente richiamo al regolamento si riferiva direttamente all'onorevole Martin. Adesso procederemo con la discussione dedicandovi la massima attenzione.

Artur Zasada, a nome del gruppo PPE. – (PL) Signora Presidente, per cominciare desidero ringraziare il relatore, l'onorevole Leichtfried, per la splendida relazione e l'eccellente cooperazione che ha caratterizzato il nostro lavoro su questo documento.

Abbiamo dovuto rispondere a quattro domande, ma prima è stato necessario definire con chiarezza il nostro compito, ossia tutelare gli interessi dei passeggeri delle compagnie aeree, e questa è stata la parte più importante del nostro lavoro. Le quattro domande che ci siamo posti riguardavano la trasparenza, o quali gruppi potessero essere ammessi alla procedura. Si trattava di definire il campo di applicazione della direttiva, o meglio in quali aeroporti si possa applicare la direttiva. La Commissione però non è riuscita a dare risposta a una domanda molto importante sul finanziamento; insieme all'onorevole Leichtfried, però, abbiamo trovato una soluzione, e lo ringrazio. Parlo delle misure più severe, che dovrebbero essere finanziate dagli Stati membri.

Un'altra questione riguardava la competenza dell'autorità di supervisione indipendente nel definire i diritti connessi alla sicurezza del traffico aereo. Nel corso del nostro lavoro, abbiamo elaborato una posizione comune, che ritengo molto ambiziosa; oggi essa rappresenta una sfida per il Consiglio e la Commissione. Ritengo che non spetti a noi, passeggeri delle compagnie aeree, e quindi ben distinti dai passeggeri di navi,

automobili e ferrovie, pagare per questo tipo di sicurezza. Questo è un gesto nei confronti del Consiglio, una posizione di compromesso, e mi attendo quindi una posizione ugualmente ambiziosa da parte del Consiglio.

Saïd El Khadraoui, a nome del gruppo S&D. – (NL) Signora Presidente, onorevoli colleghi, signor Commissario, per cominciare desidero ringraziare il relatore per l'ottimo lavoro svolto, che forse qualcuno definirebbe eccezionale. Grazie allora, e grazie anche a tutti coloro che vi hanno contribuito.

Vorrei ricordarvi che la questione dei finanziamenti non è nuova. Il dossier è in preparazione da quando abbiamo adottato un regolamento europeo sull'applicazione delle misure di sicurezza a livello europeo sulla scia degli attentati dell'11 settembre 2001. Fin dall'inizio il Parlamento europeo ha sempre sostenuto che la questione dei finanziamenti è molto importante, e che dobbiamo trovare una soluzione europea. Ma il Consiglio si è sempre opposto. Per dar seguito a questa discussione, dobbiamo invitare il Consiglio a tener fede agli accordi raggiunti con noi in passato, soprattutto quello che ci consentirebbe di redigere una proposta separata su questo tema, e a impegnarsi a collaborare con noi per trovare una soluzione.

Ovviamente, dobbiamo tener presenti alcune considerazioni. La prima e più importante è la trasparenza. In questo momento, non abbiamo ancora deciso chi, all'interno dei singoli Stati membri, debba pagare. Noi *vogliamo* però l'organizzazione di una consultazione su questo tema, per raggiungere degli accordi e quindi rispettarli rigorosamente. In altre parole, vogliamo che il reddito generato dai diritti per le misure di sicurezza venga utilizzato per finanziare le misure di sicurezza e non, per esempio, un parcheggio. Questo è essenziale, e deve essere chiaro che non intendiamo cambiare la nostra posizione su questo punto.

Una seconda considerazione importante è che dobbiamo fare una distinzione tra le misure di sicurezza che abbiamo concordato congiuntamente a livello europeo e le altre misure supplementari adottate individualmente dagli Stati membri. Per quanto riguarda la prima considerazione, le norme sulla trasparenza sono chiare e devono essere applicate. Quanto alla seconda, dobbiamo chiarire che la responsabilità finanziaria spetta agli Stati membri e che sono loro a dover pagare le misure di sicurezza supplementari. Sarebbe inoltre opportuno coordinare le misure di sicurezza a livello europeo, e se gli Stati membri decideranno autonomamente di introdurre *body scanner* o quant'altro, dovranno anche sostenerne le conseguenze finanziarie.

Gesine Meissner, a nome del gruppo ALDE. – (DE) Signora Presidente, innanzi tutto ringrazio il relatore, onorevole Leichtfried, anche a nome dell'onorevole Hennis-Plasschaert che oggi non ha potuto partecipare alla discussione. Ma si era già accordata con lei, ed era del tutto soddisfatta.

Un'altra prova della bontà di questa relazione è la votazione pressoché unanime in seno alla commissione parlamentare. Proprio come per l'interrogazione orale che è stata appena presentata, anche qui è in gioco la protezione dei consumatori e la sicurezza dell'aviazione. Vogliamo che questa sicurezza sia garantita; e vogliamo altresì che i consumatori sappiano quello che stanno pagando. E' già stato ricordato che nei vari Stati membri vigono sistemi diversi e non vogliamo che questo cambi. Non vogliamo imporre niente. Vogliamo però che ci sia trasparenza sulla formazione dei costi e sulla quota pagata dai consumatori; attualmente questo non è sempre garantito. Vogliamo sapere quale percentuale del prezzo del biglietto – adesso soltanto una parte del prezzo del biglietto corrisponde alla quota per la sicurezza – viene pagata effettivamente per la sicurezza. Vogliamo inoltre la garanzia che la quota pagata per la sicurezza venga effettivamente usata a tal fine, e che nessuno possa guadagnarci. Credo che l'approccio adottato su questo punto sia del tutto logico.

Un punto critico che si frappone tra quello che il Parlamento vorrebbe fare e quello che gli Stati membri ritengono opportuno riguarda la questione di chi pagherà per le misure di sicurezza supplementari adottate, che vanno oltre a quanto auspicato da noi per i passeggeri in Europa. Abbiamo affermato che su questo punto sono responsabili gli Stati membri; è una questione di sicurezza nazionale a cui anche gli Stati nazionali devono partecipare con interesse. Ovviamente, gli Stati non intendono pagare; come è già stato ricordato per la questione dei *body scanner*, dovremo anche decidere se li vogliamo in tutta Europa oppure no, e chi dovrà pagare. Ovviamente, dovremo anche chiederci se questi strumenti possono veramente garantire una maggiore sicurezza.

I diritti per le misure di sicurezza dell'aviazione devono quindi essere regolamentati in piena trasparenza.

(Il Presidente interrompe l'oratore)

Anna Rosbach, a nome del gruppo EFD. – (DA) Signora Presidente, in passato un aeroporto era un luogo in cui si comprava il biglietto aereo, si faceva il check-in dei bagagli, si mostrava il passaporto e si partiva o si

atterrava. Gli aeroporti di oggi assomigliano di più a piccole città, in grado di offrire ogni tipo di servizio, ma sono dotati di misure di sicurezza che li hanno resi simili a Fort Knox, e la situazione evolve in un'unica direzione: verso un numero sempre crescente di tali misure.

Certamente in passato c'erano incidenti aerei, e purtroppo ce ne sono ancora. Per questo è importante che le stesse norme vengano applicate all'interno e all'esterno dell'Unione europea. In tale contesto, l'Unione è troppo piccola per vivere segregata come se fosse un'isola. In questo settore possiamo constatare i vantaggi derivanti dall'esistenza delle stesse norme, le stesse norme trasparenti, per gli aeromobili di ogni paese. Questo vale anche per i diritti. Tutti, passeggeri e compagnie aeree, devono avere le idee chiare sulla copertura dei diritti per le misure di sicurezza dell'aviazione; non ci devono essere dubbi su diritti e imposte. I passeggeri devono sapere esattamente che cosa copre uno specifico diritto, e non devono pagare diritti nazionali supplementari né importi supplementari per le compagnie aeree. Sostengo senza riserve la relazione presentata dalla commissione per i trasporti e il turismo...

(Il Presidente interrompe l'oratore)

Mathieu Grosch (PPE). – (DE) Signora Presidente, signor Commissario, in primo luogo ringrazio il relatore e gli altri gruppi per il lavoro svolto. In seno alla commissione per i trasporti e il turismo abbiamo avuto un'interessante discussione, ma ritengo comunque che abbiamo già raggiunto vari compromessi con il Consiglio, il quale si è dimostrato poco disposto al compromesso in questa sede, proprio come in passato. Perché quando si comincia a parlare di attuazione, la discussione si accende. Il Parlamento si aspetterebbe il sostegno della Commissione all'idea che i diritti per le misure di sicurezza debbano applicarsi a tutti gli aeroporti. Non dobbiamo ripetere quello che abbiamo già fatto in altri settori – che si tratti di diritti sull'aviazione o di assistenza a terra – ossia, tollerare eccezioni che abbiano effetti su due o cinque milioni di passeggeri.

La seconda cosa, a mio avviso ancora più importante, è la necessità di garantire la trasparenza per i passeggeri – chi paga quanto e per che cosa – e questo è indubbiamente un dovere degli aeroporti e delle compagnie aeree. Si tratta di una considerazione essenziale, secondo me.

Detto questo, vengo al terzo punto: i pagamenti. Si tratta ovviamente di un punto controverso. Per quanto riguarda i finanziamenti, personalmente ritengo che la sicurezza pubblica debba essere pagata con fondi pubblici. Noi raggiungiamo sempre dei compromessi, lasciando qualcosa alla cosiddetta sussidiarietà. Questo modo di procedere funziona sempre in quest'Assemblea, e anche con la Commissione; se non si riesce a trovare una soluzione con il Consiglio, si invoca la sussidiarietà. Personalmente non sono molto soddisfatto, ma così stanno le cose. Credo quindi che dovremmo almeno tener fede alle dichiarazioni fatte in Aula, per cui le misure speciali, quelle più rigorose, devono essere pagate con fondi pubblici. I diritti per le misure di sicurezza e la sicurezza nel suo complesso sono aumentati sensibilmente negli ultimi anni. Questo dossier quindi ha un aspetto economico. Parliamo del 30 per cento circa dei costi. Se parliamo di sicurezza e di chi paga per la sicurezza, ci saranno effetti economici anche in futuro. Per me quindi questi tre punti sono cruciali. Mi auguro che, sulla base delle richieste attuali, otterremo un risultato positivo con il Consiglio e la Commissione.

Silvia-Adriana Țicău (S&D). – (RO) La legislazione che è stata presentata fornisce un quadro trasparente e non discriminatorio per istituire diritti per le misure di sicurezza dell'aviazione, e sancisce il diritto di ricorso. La sicurezza aeroportuale rientra fra le responsabilità degli Stati membri.

I passeggeri tuttavia sono quelli che, alla fin fine, pagano per le misure di sicurezza con il prezzo dei propri biglietti. Per questo motivo essi hanno il diritto di sapere esattamente quale percentuale del prezzo finale del biglietto verrà usata per pagare la sicurezza.

E' necessario armonizzare la direttiva sui diritti per le misure di sicurezza dell'aviazione e quella sui diritti aeroportuali. In diverse occasioni il Parlamento ha chiesto che i diritti per le misure di sicurezza dell'aviazione specificati nella direttiva fossero usati dalle compagnie aeree e dagli operatori aeroportuali esclusivamente per attuare le misure di sicurezza dell'aviazione. Il Parlamento ha chiesto altresì trasparenza e corrispondenza tra le imposte e i diritti per le misure di sicurezza e gli obiettivi perseguiti.

Gli Stati membri possono anche adottare misure di sicurezza più severe, il cui costo però deve essere sostenuto interamente dagli Stati membri. Tali misure non devono, comunque, impedire il regolare flusso del traffico dei passeggeri negli aeroporti. Purtroppo, soprattutto qui a Bruxelles, vediamo file lunghissime di passeggeri in attesa di partire.

Vorrei anche ricordare il divieto di portare liquidi a bordo, che comporta la potenziale confisca di vari oggetti. Purtroppo all'aeroporto di Bruxelles, per esempio, c'è una tortuosa procedura da seguire che comporta sia diritti supplementari che la confisca di oggetti. Sfortunatamente tal procedura non prevede la possibilità di ricevere l'oggetto confiscato successivamente all'indirizzo del destinatario.

Jaroslav Paška (EFD). – (SK) L'introduzione dei diritti di sicurezza ha introdotto un nuovo costo finanziario nel mercato dell'aviazione, che operatori aeroportuali e compagnie aeree scaricheranno immediatamente e con estrema disinvoltura sui passeggeri.

E' quindi opportuno cercare meccanismi che proteggano i passeggeri per evitare che importi fittizi, celati sotto le spoglie di diritti di sicurezza, vengano aggiunti in maniera non trasparente come voci ben nascoste, al fine di generare profitti ingiustificati per astuti imprenditori nel settore dell'aviazione. Il livello di tali diritti deve corrispondere esclusivamente ai costi dimostrati e sostenuti per garantire la sicurezza dei passeggeri.

Signor Commissario, il nostro dovere quindi è di definire norme chiare e trasparenti, che eliminino l'attuale anarchia in questo settore e impediscano, in futuro, agli operatori di sfruttare le misure obbligatorie, volte a proteggere i passeggeri, per realizzare profitti ingiustificati.

E' necessario definire norme, e non creare altre istituzioni o autorità che finirebbero per scaricare altri costi sui passeggeri, sugli operatori delle compagnie aeree e sui contribuenti.

Signor Commissario, se vogliamo aiutare l'Europa a diventare competitiva, dobbiamo mettere da parte l'idea di istituire nuove autorità. Le autorità non creano un valore aggiunto che possa innalzare il tenore di vita dei nostri cittadini. Vi ringrazio per l'attenzione.

Presidente. – Abbiamo avuto un problema tecnico, quindi l'intervento è durato un po' più di un minuto. Adesso però l'orologio funziona di nuovo, e auspicabilmente tutto dovrebbe andare secondo i programmi.

Andreas Mölzer (NI). – (DE) Signora Presidente, signor Commissario, gli effetti della nuvola di cenere del vulcano sullo spazio aereo europeo – che com'è noto ha provocato la cancellazione di migliaia di voli – dimostrano l'importanza della sicurezza dell'aviazione. Si discute già molto in merito a chi dovrebbe coprire i relativi costi – chi debba pagare per la calamità naturale, in pratica – e in che misura le restrizioni siano giustificate. Mentre i ministri per i Trasporti si tormentano cercando di venire a capo della questione, noi dobbiamo decidere quali dei costi associati alle norme di sicurezza antiterrorismo, che stanno diventando sempre più restrittive, potranno essere trasferiti sui passeggeri. In ultima analisi, i costi di un adempimento di cui è responsabile lo Stato – il mantenimento della sicurezza pubblica – non possono semplicemente essere scaricati sui cittadini. Soltanto se i paesi dovranno assumersi la responsabilità finanziaria delle severe misure di sicurezza che sono state imposte, potremo impedire l'incontrollato proliferare dei *body scanner* e di altre ridicole misure di sicurezza.

Mentre abbiamo ancora gravi difficoltà con l'accordo SWIFT, gli Stati Uniti stanno concludendo accordi, in nome della lotta al terrorismo, per realizzare uno scambio dei dati dei passeggeri con la Commissione europea e le varie organizzazioni aeronautiche. Inoltre, il fatto che la mancanza di controllori del traffico aereo e il loro crescente carico di lavoro possano avere effetti fatali sulla sicurezza dell'aviazione è passato in secondo piano nella discussione. Dalla liberalizzazione degli anni '90 e dall'ideazione di uno spazio aereo europeo unificato, i costi piuttosto che la sicurezza sono stati al centro dell'attenzione. Evidentemente la nuvola di cenere ha semplicemente rinviato lo sciopero dei piloti che era stato annunciato. Per fare della facile ironia, dovremmo augurarci di non passare da una situazione di caos aeronautico a un'altra.

Christine De Veyrac (PPE). – (FR) Signora Presidente, anch'io desidero congratularmi con il nostro relatore, l'onorevole Leichtfried, per questo testo e per il suo spirito di cooperazione in materia; sostengo soprattutto le sue proposte sul finanziamento della sicurezza dell'aviazione, giacché qui stiamo discutendo di sicurezza dei controlli di polizia nel settore dell'aviazione e non di sicurezza aerea in generale.

La nostra commissione si batte da anni per fare accogliere il principio in base al quale le misure di sicurezza più severe devono essere finanziate dagli Stati membri, e sostengo incondizionatamente il nostro relatore su questo punto. In realtà, la sicurezza non riguarda soltanto i viaggiatori ma tutti i cittadini, e spetta agli Stati adottare le misure più idonee per contrastare il terrorismo.

Non è perciò accettabile che i passeggeri delle compagnie aeree siano i soli a dover finanziare le misure di sicurezza negli aeroporti e a bordo degli aeromobili, tanto più che, per modalità di trasporto come quello ferroviario o marittimo, gli Stati finanziano, a seconda dei casi, le misure di sicurezza in tutto o in parte.

Credo perciò che dovremmo opporci con fermezza al Consiglio, e difendere con le unghie e con i denti l'emendamento n. 32 della relazione adottata dalla nostra commissione per i trasporti e il turismo.

Adesso vorrei affrontare rapidamente un altro punto. Se da un lato sostengo i progressi che il testo favorirà in materia di non discriminazione e trasparenza, dall'altro non credo che l'obiettivo della presente direttiva sia di mettere in atto un sistema europeo unico e identico per i diritti di sicurezza.

Pur nel rispetto delle norme comuni, dobbiamo consentire agli Stati membri di conservare gli attuali sistemi di imposizione dei diritti. Così, in Stati come la Spagna, l'Italia o la Francia, i diritti vengono approvati dal Parlamento e, in questo caso, deve essere l'autorità responsabile dei ricorsi alle leggi che deve agire come autorità di supervisione indipendente. Questo è l'oggetto dell'emendamento n. 40 che, mi auguro, molti di voi sosterranno al momento della votazione.

Inés Ayala Sender (S&D). – (ES) Signora Presidente, nonostante le difficoltà che questa settimana si sono manifestate con crudele evidenza in relazione alla mancanza di un cielo unico europeo e, cosa ancora più importante, di un'unica autorità che controlli e gestisca questo cielo, a poco a poco ci stiamo avvicinando all'obiettivo che ci siamo prefissi, e questo testo deve essere un ulteriore strumento che ci aiuti durante il cammino.

Riconosco la tenacia del relatore, onorevole Leichtfried, con il quale mi congratulo per il lavoro svolto e per la particolare sensibilità dimostrata nei confronti del trasporto aereo e delle problematiche sociali. In questo caso però stiamo forse peccando di ingenuità e massimalismo e inoltre, nella nostra ricerca della perfezione, corriamo il rischio di non raggiungere il miglior risultato.

Condivido l'idea di creare un sistema comune, e un'autorità di supervisione indipendente capace di definire competenze eque e trasparenti in relazione ai diritti, nonché la necessità di tener conto dei criteri ambientali e sociali, della protezione dei passeggeri, eccetera; credo però che alcuni aspetti rimangano irrisolti, e invito la Commissione a chiarire questi punti. Faccio riferimento per esempio a ciò che ha affermato l'onorevole De Veyrac: non vedo un chiaro riconoscimento del sistema mediante il quale un parlamento nazionale vota sui diritti sulla base di un accordo parlamentare, giacché è l'organismo che deve applicarli. Mi risulta inoltre difficile capire – e vorrei che la Commissione chiarisse anche questo punto – quale può essere la validità di questo testo alla luce delle differenze che sussistono con il Consiglio e, cosa ancora più importante, la coerenza, o la mancanza di coerenza, a mio avviso, tra questo testo e la direttiva generale sui diritti aeroportuali.

In considerazione della fondamentale incertezza e del disaccordo che regna quando si tratta di decidere chi pagherà per questa sicurezza – lo ammetto, si tratta di sicurezza pubblica – credo sia necessario chiarire che quando diciamo che spetta agli Stati membri pagare intendiamo dire che sono i cittadini a dover pagare. Quando diciamo "Stati membri", l'espressione sembra indicare una persona astratta ma non è così: tutti noi cittadini viaggiamo. Temo perciò che, in ultima analisi, i progressi saranno assai scarsi.

Vorrei che la Commissione ci illustrasse la sua opinione sul futuro di questo testo.

Marian-Jean Marinescu (PPE). – (RO) E' vero, il trasporto aereo è il più sicuro di tutti i trasporti. Ma gli incidenti aerei che hanno implicazioni internazionali, come quello che ha avuto luogo 10 giorni fa, o il caos provocato da un'eruzione vulcanica, ci costringono ad affrontare l'intera questione della sicurezza nel settore dell'aviazione: aeroporti, compagnie aeree, torri di controllo, aeromobili, equipaggi e passeggeri. Fra tutti questi elementi deve esistere un legame particolare, oltre a un efficace canale di comunicazione.

I passeggeri preoccupati per il proprio viaggio e il proprio comfort non riusciranno a capire la necessità delle misure di sicurezza, indipendentemente dal loro grado di rigore e severità, né i costi che di conseguenza essi dovranno sostenere, se non comprenderanno la rilevanza di eventi drammatici o tragici come quelli dell'11 settembre 2001. Una minaccia terroristica, l'errore di un pilota, i difetti tecnici, un malinteso tra pilota e torre di controllo e l'imprevedibilità delle condizioni atmosferiche sono tutti fattori che devono essere previsti ed è necessario applicare misure severe e rigorose per attuare i regolamenti conformemente allo spirito e alla lettera.

Convengo sulla necessità di adottare misure eccezionali nelle situazioni già menzionate; queste misure però devono essere trasparenti. I passeggeri hanno diritto a viaggiare in sicurezza, così come hanno diritto a conoscere la verità. Purtroppo, la comunicazione e la trasparenza sono alcune delle caratteristiche della sicurezza dell'aviazione che devono essere migliorate con urgenza; questo è il compito degli aeroporti e delle compagnie aeree, che devono diventare più aperti e trasparenti. D'altro canto, i passeggeri devono rendersi

conto che le misure di sicurezza applicate negli aeroporti e a bordo degli aeromobili, indipendentemente dal grado di rigore che le contraddistingue, sono esclusivamente a loro vantaggio.

Thomas Ulmer (PPE). – (DE) Signora Presidente, signor Commissario, onorevoli colleghi, innanzi tutto desidero ringraziare l'onorevole Leichtfried per l'ottima relazione da lui presentata, che contiene proposte positive e sostenibili.

Qual è, in ultima analisi, l'oggetto della nostra discussione? Trasparenza, protezione dei consumatori, sicurezza e coordinamento, nonché controllo della qualità. Personalmente sono contrario all'istituzione di una nuova autorità che si occupi di questi problemi. Condivido l'approccio positivo che la relazione assume nei confronti della sussidiarietà, approccio che a mio avviso deve essere mantenuto. E' anche molto importante, secondo me, mantenere una netta separazione tra imposte e diritti, e tutti gli obblighi governativi – impronte digitali e fotografie, attività di polizia, lotta al terrorismo e simili – ovviamente dovranno essere finanziati con l'imposizione fiscale, non mediante la riscossione di diritti sui consumatori. Se i singoli Stati intendono adottare misure di sicurezza più ampie, credo che, in questo settore, siano loro a dover sostenere i relativi costi. Chiunque ordini misure di sicurezza a livello governativo, è poi tenuto a pagare per tali misure. Diversa è la questione della sicurezza tecnica o personale, che può certamente essere trasferita sui passeggeri, purché il suo scopo sia chiaramente dichiarato.

E' opportuno notare però che nella valutazione d'impatto che ci è stata presentata dalla Commissione, si parla di una cifra che si aggira sullo 0,1 per cento del costo totale di queste misure. Quindi non dobbiamo cominciare da un livello troppo elevato.

Stiamo per introdurre un compromesso sostenibile, anche con la Repubblica federale tedesca che nutre molte riserve nel campo della sussidiarietà. Mi auguro che il risultato finale sia molto simile alla nostra proposta.

Zuzana Roithová (PPE). – (CS) Sostengo incondizionatamente questa proposta, poiché accresce notevolmente la trasparenza delle tariffe e del calcolo dei diritti per le misure di sicurezza per tutti i consumatori europei che utilizzano il trasporto aereo, ma sono sorpresa nel constatare la scarsa armonizzazione che caratterizza un settore così importante. Sono preoccupata perché, a causa della posizione dominante di alcuni aeroporti, i passeggeri pagheranno diritti eccessivamente alti per misure di sicurezza che non avranno alcun effetto diretto sul livello, sulla rapidità o sulla qualità dei controlli di sicurezza ai check-in.

Nel suo rapporto di valutazione dei due anni successivi all'entrata in vigore di questa direttiva, la Commissione avrebbe dovuto essere molto più coraggiosa e proporre un metodo unificato e vincolante per calcolare i diritti per le misure di sicurezza in tutta l'Unione europea.

Sostengo senza riserve la richiesta che misure più severe, come quella che prevede l'introduzione dei *body scanner*, vengano finanziate dallo Stato e non dai passeggeri, soprattutto dal momento che si discute ancora sull'opportunità di adottarli e sui rischi sanitari a essi associati. Ultima ma non meno importante è la questione dell'interpretazione delle disposizioni sul calcolo dei costi delle misure di sicurezza applicate non dagli aeroporti ma direttamente dalle compagnie aeree, giacché questi costi, invece, potrebbero essere scaricati sui passeggeri; questo a mio avviso comporta un rischio potenziale di abusi con l'addebito di somme eccessive.

Ioan Mircea Pașcu (S&D). – (EN) Signora Presidente, l'onorevole Leichtfried ha ragione. Il costo per le misure di sicurezza supplementari deve essere sostenuto dagli Stati membri. Dopo tutto, i passeggeri e tutti i cittadini pagano già gli Stati membri per la loro sicurezza in generale.

Lo Stato non può limitarsi a dire ai propri cittadini "voi ricevete esattamente ciò per cui pagate". I suoi obblighi si spingono ben oltre, perché lo Stato non è semplicemente un altro fornitore di servizi motivato esclusivamente dal profitto. Vi ricordo questa semplice verità perché, nonostante questo principio, come osserva giustamente il relatore, in questo momento sono i passeggeri e non i rispettivi Stati a pagare le misure di sicurezza supplementari nel settore dell'aviazione.

Inoltre, spesso la sicurezza supplementare offerta ai passeggeri a costi supplementari non viene neanche fornita dallo Stato ma subappaltata ad aziende private, che spesso trascurano i passeggeri e i loro diritti prendendo a pretesto la segretezza che copre le questioni della sicurezza in generale. Tutto questo deve finire.

Franz Obermayr (NI). – (DE) Signora Presidente, dal momento che ci sono stati approcci molto diversi ai diritti sulle misure di sicurezza dell'aviazione nell'Unione europea, mi sembra importante applicare una misura obiettiva in questo settore. Come base di calcolo, si potrebbe considerare la combinazione di due

fattori: il numero dei passeggeri e il peso massimo al decollo dell'aeromobile. E' però importante che vi sia un chiaro collegamento tra i diritti di sicurezza riscossi e i servizi effettivamente forniti. E' fondamentale infatti definire la sicurezza dell'aviazione, e sapere esattamente per cosa stiamo pagando. Il modo esatto di calcolare i diritti di sicurezza dovrà essere comprensibile, e le informazioni relative all'entità dei diritti e alla loro composizione si dovranno fornire in maniera trasparente. La trasparenza è imperativa. Ma abbiamo bisogno di autorità di regolamentazione indipendenti che possano opporsi a qualsiasi distorsione della concorrenza rapidamente e con efficienza.

Andris Piebalgs, *membro della Commissione*. – (EN) Signora Presidente, questa discussione sulla sicurezza nel settore dell'aviazione è stata estremamente stimolante, e dimostra che noi tutti abbiamo esperienze diverse in questo campo.

Nel mio caso, ho perso tutto il formaggio che intendevo trasportare perché era un formaggio *tartinable*! Sinceramente mi è sembrato eccessivo, ma credo comunque che siamo riusciti a migliorare l'intero sistema. La proposta della Commissione è ancora più ambiziosa, perché per garantire la sicurezza si impongono diritti, e la prima norma è la trasparenza. La relazione e la proposta della Commissione si rafforzano reciprocamente.

Quanto a decidere chi debba riscuotere i diritti, ritengo che lo strumento migliore sia quello della sussidiarietà, perché dopo tutto non sono gli Stati membri a pagare ma i cittadini. Rimane da decidere se debbano pagare tutti i contribuenti o soltanto i passeggeri.

Non è una domanda semplice a cui rispondere, ma credo che l'aspetto della sussidiarietà della nostra proposta sia in linea con gli accordi odierni sulla sicurezza dell'aviazione.

Il Parlamento si spinge oltre, nel considerare l'intero settore della sicurezza dell'aviazione. Vedremo dove ci porterà questa discussione. La proposta della Commissione mi sembra più che accettabile, e sono lieto che il Parlamento ne abbia accolto le linee generali e, come sempre, i suoi obiettivi sono più ambiziosi di quelli contenuti nella proposta della Commissione. Credo comunque che i tempi e il campo di applicazione della proposta siano corretti.

Jörg Leichtfried, *relatore*. – (DE) Signora Presidente, confesso di essere un po' imbarazzato dopo tutte queste lodi, quindi il mio intervento sarà breve. Colgo però l'occasione per ringraziare i relatori e i relatori ombra, che si sono impegnati intensamente: gli onorevoli Zasada, Hennis-Plasschaert, Lichtenberger e Kohlíček. Da quasi un anno ormai stiamo lavorando a questo dossier, con estremo impegno, ed è questa la mia idea di politica europea; non certo l'occasione di scontri e battibecchi, che danno un ben triste spettacolo, di cui sono forse responsabili altri colleghi.

In secondo luogo, mi rivolgo al Consiglio. I membri della commissione per i trasporti e il turismo sono persone cordiali e disponibili, che lavorano e discutono con professionalità, e in questo spirito abbiamo sempre trovato un accordo con il Consiglio su questa legislazione. Fin dall'inizio, abbiamo dimostrato la nostra disponibilità al compromesso. Raccomando quindi al Consiglio di non svegliare il can che dorme. Quando si è disposti a raggiungere un compromesso, ci si aspetta la stessa disponibilità da parte degli avversari o dei partner.

Se il Consiglio non è affatto disposto a raggiungere un accordo con il Parlamento europeo adesso, anche l'atteggiamento della nostra commissione parlamentare cambierà. E non sono soltanto io a pensarla così. Ho già sentito da alcuni colleghi che se il Consiglio non si mostra disponibile a trovare un accordo con noi, il nostro atteggiamento nei confronti dei *body scanner* muterà, e forse non saremo più disposti a incontrare il Consiglio a metà strada. Questo non gioverà a nessuno e non deve assolutamente succedere. Per questo motivo mi rivolgo al Consiglio e agli Stati membri affinché procedano su questo punto. Adesso abbiamo il trattato di Lisbona. Sia il Consiglio sia gli Stati membri devono realizzare progressi effettivi, altrimenti sentiremo riecheggiare il motivo di una vecchia canzone: *Come on, let's SWIFT again!*

Presidente. – La discussione è chiusa.

La votazione si svolgerà durante la prossima Assemblea plenaria a Bruxelles.

Dichiarazioni scritte (articolo 149 del regolamento)

Nessa Childers (S&D), *per iscritto*. – (EN) L'onorevole Leichtfried deve essere lodato per la sua relazione accurata ed esaustiva, che ha affrontato efficacemente molte delle questioni rimaste in sospeso nel rapporto della Commissione. Rimangono comunque irrisolte alcune questioni, che è opportuno analizzare in un

nuovo contesto, in seguito alla prolungata chiusura dello spazio aereo europeo. Per il settore dell'aviazione sono previste perdite pari a un miliardo di euro, in seguito alla nuvola di cenere del vulcano, e quindi l'Unione europea deve agire prontamente e con decisione per mitigare i gravi effetti finanziari che si abbatteranno sul settore. Benché il commissario Almunia meriti i nostri applausi per le sue odierne dichiarazioni positive sulla crisi, con questa relazione noi deputati al Parlamento europeo abbiamo anche l'occasione di aiutare un settore che è in ginocchio per la terza volta negli ultimi dieci anni. Quest'Assemblea e i membri del Consiglio e della Commissione devono cominciare a considerare la possibilità di utilizzare finanziamenti dello Stato per coprire i costi della sicurezza che sono stati proposti, soprattutto nel caso in cui non venga superata una soglia minima di passeggeri. Queste misure non erano popolari prima dell'eruzione della settimana scorsa, ma adesso siamo giunti al punto in cui qualsiasi occasione mancata per fornire assistenza al settore dell'aviazione potrebbe rivelarsi fatale.

Debora Serracchiani (S&D), per iscritto. – Signora Presidente, onorevoli colleghi, vorrei ringraziare il collega Leichtfried per l'ottimo lavoro svolto sulla relazione concernente i diritti per le misure di sicurezza dell'aviazione, che tratta, tra i vari aspetti, un punto importante: la protezione dei consumatori e i diritti dei passeggeri.

Devono esserci regole chiare e trasparenti perché se le compagnie aeree addebitano ai passeggeri costi aggiuntivi per le misure di sicurezza, ritengo opportuno che questa informazione debba essere resa disponibile, assicurandosi che i passeggeri non paghino di tasca propria.

Ritengo giusto che le organizzazioni di protezione dei consumatori debbano partecipare alle consultazioni per avere la possibilità di verificare quali siano i costi reali legati alle misure di sicurezza e raffrontarli con il prezzo del biglietto. Solo così potrà essere garantita maggiore trasparenza e informazione per chi viaggia.

19. Orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (rifusione) (discussione)

Presidente. – L'ordine del giorno reca la relazione (A7-0030/2010), presentata dall'onorevole Simpson a nome della commissione per i trasporti e il turismo, sulla proposta di decisione del Parlamento europeo e del Consiglio sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (rifusione) [COM(2009)0391 – C7-0111/2009 – 2009/0110(COD)].

Dal momento che l'onorevole Simpson non può essere presente, l'onorevole El Khadraoui parlerà a suo nome.

Saïd El Khadraoui, in sostituzione del relatore. – (EN) Signora Presidente, l'onorevole Simpson, presidente della commissione per i trasporti e il turismo, non può partecipare oggi alla nostra seduta e mi ha chiesto di leggere il suo intervento.

La rifusione degli orientamenti per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti cerca di riunire i vari emendamenti apportati nel corso degli anni agli orientamenti stessi, e di incorporare gli emendamenti che tengono conto dell'allargamento dell'Unione europea a 27 Stati membri.

Per situare la relazione in un contesto più ampio, occorre ricordare che gli orientamenti servono a indirizzare la rete transeuropea dei trasporti. L'obiettivo è di portare a compimento la rete gradualmente entro il 2020, integrando in tutta l'Unione le reti infrastrutturali di trasporto terrestre, aereo e marittimo.

Tornando alla proposta in esame, essa costituisce, tecnicamente parlando, una codificazione del testo legislativo. Ciononostante la Commissione, avendo apportato alcune modifiche minori all'allegato, è stata obbligata a ricorrere alla procedura di rifusione. Le modifiche all'allegato servono a correggere alcuni errori commessi inizialmente, durante l'adesione dei 10 nuovi Stati membri che sono entrati nell'Unione nel 2004. Le modifiche non comprendono un aggiornamento delle cartine né comportano modifiche sostanziali.

I due cambiamenti apportati alla relazione dal relatore comprendono modifiche minori nei considerando e alcune rettifiche tecniche nelle cartine, in linea con le modifiche effettuate dal Consiglio e con le rettifiche apportate agli orientamenti.

Seguendo il parere della Commissione europea, il Consiglio e l'onorevole Simpson in veste di relatore – con il sostegno della commissione per i trasporti e il turismo – hanno deciso di non apportare modifiche sostanziali agli orientamenti. Il relatore non ignora che i Verdi hanno ripresentato i propri emendamenti per aggiornare

la linea tra la città e l'aeroporto di Monaco di Baviera, ma desidera ribadire che le modifiche contenute in questa relazione costituiscono una correzione del testo, non un aggiornamento.

Questa revisione mira a riordinare tutti gli aspetti prima dell'effettiva revisione degli orientamenti, che avrà luogo all'inizio del 2011. E' importante garantire la chiarezza degli orientamenti, in previsione delle modifiche più sostanziali che saranno effettuate l'anno prossimo. Attendiamo tutti con ansia l'effettiva revisione degli orientamenti e l'occasione di sviluppare ulteriormente la rete transeuropea dei trasporti, ma per giungere a quella fase è necessario prima dare una sistemazione corretta alla legislazione attuale; ed è appunto quel che abbiamo fatto in questa sede.

Andris Piebalgs, *membro della Commissione*. – (EN) Signora Presidente, esprimo la mia gratitudine sia all'oratore sia al relatore. E' esattamente quello che desideravamo, e quindi non ho nulla da aggiungere su questo punto, in quanto mi pare che i problemi in gioco siano stati descritti in maniera impeccabile.

Mi concentrerò sulla revisione di queste misure, dal punto in cui ci troviamo, poiché è importante considerarla come un processo. Sulla base del Libro verde dell'aprile 2009, la Commissione ha avviato una consultazione pubblica, che ha ottenuto più di 300 risposte, e ha formato sei gruppi di esperti che contribuiranno a trarre dai risultati della consultazione una nuova proposta politica.

In brevissimo tempo verrà elaborata una proposta da presentare al collegio dei commissari, e tale documento definirà la metodologia per l'allestimento della nuova rete transeuropea dei trasporti. Prevediamo quindi di poterlo presentare al collegio il 5 maggio.

Poi tale metodologia verrà sicuramente presentata a quest'Assemblea e al Consiglio. La Commissione si impegnerà quindi nella preparazione delle proposte per la nuova rete transeuropea dei trasporti, con il relativo finanziamento.

Pensiamo quindi di essere in grado di adottare tale proposta in seno al collegio entro i primi sei mesi del 2011. Sono grato al Parlamento, che ha compreso la necessità di apportare alcune modifiche minori, e mi auguro che nei prossimi mesi potremo tenere un ampio e vivace dibattito sui nuovi orientamenti per la rete transeuropea dei trasporti.

Sergio Paolo Francesco Silvestris, *a nome del gruppo PPE*. – Signor Presidente, signor Commissario, onorevoli colleghi, vorrei esprimere gratitudine ai colleghi che, seguendo le indicazioni del relatore e anche dei relatori ombra, hanno consentito la rapida conclusione dell'iter parlamentare di questo dossier, desistendo dalla presentazione di emendamenti che, seppur condivisibili nel merito, avrebbero comportato un ostacolo all'approvazione di questo testo di codificazione.

Siamo ora in grado di consegnare alla Commissione la base per la programmazione delle TEN-T del prossimo decennio. Proprio per favorire una tempistica più breve, sin dall'inizio di questo dossier i relatori avevano raggiunto l'accordo di non presentare emendamenti non concordati con il Consiglio. La commissione trasporti ha approvato delle modifiche tecniche studiate dai servizi giuridici del Parlamento e del Consiglio e il Consiglio ha comunicato di poter concludere in prima lettura se voteremo conformemente a questa linea, che è pienamente condivisibile.

Le poche modifiche formulate dalla commissione per i trasporti e il turismo guardano a questo scopo, e le ritengo opportune e utili per licenziare un testo finale coerente e corretto. Pertanto, sostengo gli emendamenti proposti, mentre non mi sembra tempestivo in questo momento l'emendamento presentato dal gruppo dei Verdi, che è stato già rigettato in occasione del voto in commissione trasporti.

Sebbene l'emendamento sia condivisibile nel contenuto, vale a dire la modifica di una mappa relativa all'aeroporto di Monaco, esso potrà essere riproposto quando si entrerà nel merito della revisione delle TEN-T, cosa che potrebbe avvenire già prima dell'estate perché i lavori in Commissione europea stanno procedendo rapidamente.

Silvia-Adriana Țicău, *a nome del gruppo S&D*. – (RO) Questo documento tecnico consente di aggiornare l'allegato I, includendovi le cartine di tutti gli Stati membri e spostando la data obiettivo al 2020. Il dibattito approfondito sull'aggiornamento dell'elenco dei progetti della rete transeuropea dei trasporti è previsto per la fine dell'anno. Tale elenco dovrebbe includere lo sviluppo dei corridoi marittimi del Mar Nero, collegamenti stradali con la Repubblica di Moldova e l'Ucraina, nonché l'estensione degli attuali progetti prioritari 6 e 17 per prolungare la linea ferroviaria ad alta velocità fino a Bucarest e Costanza.

L'eruzione del vulcano in Islanda ha messo a nudo le debolezze del sistema europeo dei trasporti. L'Unione europea si sarebbe dovuta dotare di un sistema efficiente per reindirizzare i passeggeri ad altre forme di trasporto. Diviene assolutamente cruciale sviluppare una rete transeuropea dei trasporti in modo che linee ferroviarie ad alta velocità possano collegare non solo tutte le capitali degli Stati membri, ma anche altre grandi città europee. Un altro aspetto che acquista importanza sempre maggiore è lo sviluppo dei trasporti lungo le vie d'acqua interne e i corridoi marittimi europei.

Eva Lichtenberger, a nome del gruppo Verts/ALE. – (DE) Signora Presidente, le reti transeuropee dei trasporti sono un tema che ci tiene occupati in questa sessione plenaria, e che dovrebbe richiedere da noi un impegno ancor più intenso. Abbiamo ora una rifusione, e alcuni colleghi – per esempio l'onorevole Silvestris – sono rimasti sorpresi per il fatto che i Verdi abbiano presentato emendamenti miranti a modificare l'elenco delle reti transeuropee, o di quella che si considera esserne una parte.

Questi colleghi non devono dimenticare che il suggerimento da noi avanzato riguarda un caso speciale: un caso in cui lo stesso Stato membro ha dichiarato che quest'elemento delle reti transeuropee rappresenta solo un raccordo secondario e quindi non avrà più importanza per noi; questa famosa via di fuga – sto cominciando a parlare come Edmund Stoiber; temo che sia contagioso, e anche pericoloso – non la vogliamo più costruire. Sarebbe, per così dire, come costruire un raccordo per l'aeroporto di Monaco, ed è questa la ragione che ci ha spinto a presentare il nostro emendamento.

In generale, comunque, penso che dobbiamo dedicare particolare attenzione alla revisione delle reti transeuropee, e soprattutto prendere in esame un punto che mi sta specialmente a cuore. La ricerca di uno studioso olandese – che sarò lieta di consegnare al Commissario, quando sarà presente – assai importante, a mio parere, nel quadro del prossimo dibattito, dimostra che i costi dei grandi progetti – e assai spesso si tratta di grandi progetti – vengono di norma sottostimati del 45 per cento in media, mentre i vantaggi vengono sempre sovrastimati, dal momento che ciò è necessario per realizzare il progetto. Ciò significa che dobbiamo ripensare radicalmente le stime dei costi dei progetti transeuropei, ed è questo che vi invito a fare. Abbiamo la responsabilità di fornire ai nostri cittadini informazioni valide e chiare.

Jaroslav Paška, a nome del gruppo EFD. – (SK) La definizione delle reti transeuropee dei trasporti è un fondamentale passo in avanti verso l'obiettivo di migliorare i collegamenti dei trasporti per le zone industriali e residenziali di tutta Europa.

Mentre nelle zone settentrionali, occidentali e meridionali d'Europa strade e ferrovie terminano nei porti marittimi, a est le strade e le ferrovie hanno l'immenso potenziale di continuare verso oriente, attraversando tutta l'Asia, per raggiungere le coste del Pacifico.

Paesi asiatici come la Cina, il Giappone e l'India stanno registrando una marcata crescita economica, che li rende importanti partner commerciali per le imprese europee. E' quindi necessario accompagnare alla costruzione di una struttura interna dei trasporti europei l'apertura di vie di trasporto verso oriente.

La linea ferroviaria a scartamento largo proveniente da Vladivostok raggiunge la frontiera dell'Unione europea a Čierna nad Tisou. E' stato elaborato un progetto per prolungare questa linea fino a Vienna, collegandola al Danubio, ai porti e naturalmente alla rete europea.

A mio avviso, anche progetti come questo dovrebbero ricevere in futuro un deciso sostegno. Vi ringrazio.

Franz Obermayr (NI). – (DE) Sì, signora Presidente, preferisco “non legato a partiti”. Anche se in questa fase stiamo discutendo unicamente della rifusione degli orientamenti, vorrei comunque cogliere l'occasione per ricordare un progetto particolarmente problematico per l'Austria. La galleria di base del Brennero fa parte dell'asse ferroviario ad alta velocità che collega Berlino a Palermo, rientra nel programma della rete transeuropea dei trasporti e deve correre sotto l'asse Innsbruck-Bolzano.

Attualmente, l'Unione europea ha lasciato nell'incertezza Austria, Tirolo, Italia settentrionale e anche Germania meridionale; c'è il rischio che la galleria si trasformi in un buco nero destinato a inghiottire miliardi di euro. La stima originale dei costi (4,5 miliardi di euro), risalente al 2002, è stata superata da lungo tempo e gli esperti prevedono maggiori costi di costruzione dell'ordine di 16 miliardi di euro. Per di più, non è stata ancora chiarita la questione del finanziamento: in linea di principio, il progetto dovrebbe essere finanziato in parte dagli Stati membri interessati e in parte dall'Unione europea. L'Unione rifiuta però di assumere un impegno giuridicamente vincolante per il periodo successivo al 2013, lasciando di conseguenza nell'incertezza i paesi che ho ricordato.

E non è tutto; naturalmente, per garantire un pieno utilizzo della galleria, occorre allestire anche le opportune linee d'accesso. Il bacino interessato dall'opera si estende da Monaco a nord fino a Verona a sud, e in proposito, anche dalla parte italiana, non c'è la minima chiarezza per quanto riguarda i finanziamenti. Chiedo quindi che, quando vengono varati progetti di reti transeuropee, essi non debbano dipendere dall'insufficiente pianificazione di una parte, con la conseguenza che poi tocca agli Stati membri interessati pagare il conto. L'Unione europea deve accollarsi almeno il 50 per cento dei costi, e pianificazione e impegni devono seguire con la necessaria tempestività.

Werner Kuhn (PPE). – (DE) Signora Presidente, signor Commissario, onorevoli colleghi, gli orientamenti per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti sembrano a prima vista un argomento estremamente tecnico. Tuttavia il relatore, l'onorevole Simpson, ha già osservato che essi sono naturalmente un elemento essenziale per il futuro sviluppo economico in Europa.

Le strade sono le arterie della nostra economia; su questo punto siamo tutti d'accordo. Inoltre, non dobbiamo mai dimenticare che, in quanto centro economico e commerciale, l'Europa si trova a competere con i grandi centri economici e commerciali dell'America e dell'Asia sudorientale. Siamo quindi obbligati a sviluppare i nostri sistemi di trasporto interni per servire il mercato interno, e allo stesso tempo, ovviamente, a dotare di collegamenti la capacità di esportazione dell'Europa, sviluppando le reti transeuropee e continuando costantemente a rafforzarle.

Le arterie commerciali hanno la funzione di accompagnare i traffici dall'origine fino al punto di sbocco, conducendoli, in ultima analisi, fino al luogo dove si trovano i clienti. A tale proposito l'aspetto più notevole sta ovviamente nel fatto che lo sviluppo dei grandi assi di traffico intende anche fornire accessi alla zona in questione, e quindi svolge pure un ruolo di sviluppo economico; è un elemento che non va dimenticato. L'Europa è un continente dall'immenso sviluppo costiero, dotato di grandi porti che occorre collegare tra loro. Da questo punto di vista, la mobilità è un fattore essenziale. Non possiamo però limitarci a un approccio *just-in-time*. Dobbiamo anche adottare un metodo di lavoro efficiente dal punto di vista dei costi, ecologicamente corretto e compatibile. Questo aspetto si dimostrerà particolarmente importante in futuro.

Una questione assolutamente cruciale sarà la seguente: possiamo trasformare i collegamenti nord-sud ed est-ovest oggi disponibili come sistemi stradali, ferroviari e di vie d'acqua interne in una rete vera e propria? Dobbiamo riconoscere l'esistenza di strozzature che dobbiamo superare. A tale proposito bisogna ovviamente tener conto di determinati fattori; per quanto riguarda l'asse transeuropeo più lungo – quello che porta da Palermo a Berlino – occorre pensare a un'estensione via Rostock in direzione della Scandinavia. Di questi aspetti sarà necessario tener conto in futuro.

(Il Presidente interrompe l'oratore)

Inés Ayala Sender (S&D). – (ES) Signora Presidente, il testo che stiamo esaminando oggi aggiorna e consolida la procedura per la definizione delle reti transeuropee, in modo da prepararci finalmente al varo della penultima e poi dell'ultima fase della revisione in un'Europa a 27 che è più ricca e più complessa dal punto di vista spaziale, e ha inoltre nuove e innovative esigenze di mobilità.

L'agenzia esecutiva per la rete transeuropea dei trasporti ormai sta cominciando a funzionare quasi a pieno ritmo; abbiamo quasi tutti i coordinatori per i corridoi e ci auguriamo di poter disporre presto anche dei rimanenti, in modo che essi possano promuovere i corridoi che ci sono così necessari.

Anche i nostri vicini – soprattutto nel Mediterraneo – ripongono grandi speranze in queste reti, così come nelle loro reti; attendiamo con interesse di ricevere la comunicazione che la Commissione ci ha promesso in materia di metodologia, a integrazione della consultazione e dei dibattiti, prima di iniziare il lavoro su uno dei temi più stimolanti per la nostra commissione per i trasporti e il turismo.

La rete di mobilità e coesione sta diventando realtà; per la prima volta, essa connetterà lo spazio comune dell'Unione a 27 in modo integrato e dinamico. La rete individuerà i nodi essenziali – porti, aeroporti e nodi logistici – superando le barriere di confine; fra l'altro, supererà la storica barriera dei Pirenei con una galleria a bassa quota. In tal modo realizzerà per il futuro dell'Europa del ventunesimo secolo un progetto tanto convincente da garantirsi i finanziamenti necessari.

Ecco la sfida che ci attende; per ora, tuttavia, saremo più umili e ci limiteremo ad adottare questa prima messa a punto legislativa, per la quale ringrazio il nostro presidente, onorevole Simpson.

Michael Cramer (Verts/ALE). – (DE) Signora Presidente, onorevoli colleghi, il sistema Transrapid non dovrebbe rientrare in questi orientamenti: non si adatta al paesaggio europeo e non riduce le differenze tra

i sistemi esistenti, ma anzi le approfondisce. Abbiamo sborsato miliardi per costruire un sistema uniforme, e in questo caso si sborsano miliardi a livello nazionale per ostacolare tale sforzo: è inammissibile!

Benché il Parlamento europeo si fosse già espresso contro il sistema Transrapid, esso ricomparve all'improvviso nel 1996 come progetto di collegamento fra Berlino e Amburgo, e poi all'improvviso scomparve di nuovo, per motivi che nessuno conosce. Nel 2004, il raccordo Transrapid tra l'aeroporto e la stazione centrale di Monaco è riapparso in maniera altrettanto repentina, per essere poi bloccato in Germania, con il sostegno supplementare del governo del Land di Baviera. Questo progetto è stato cancellato all'unanimità: nessuno ne voleva più sapere. Per tale motivo non deve più rientrare in questi orientamenti.

Dopo aver lasciato il suo incarico, l'ex presidente dei ministri bavarese, Edmund Stoiber, è stato chiamato a presiedere una campagna per la riduzione della burocrazia in Europa. Questa responsabilità spetta a lui: tocca a lui decidere che il sistema Transrapid non può rientrare in questi orientamenti. È un aspetto di cui dobbiamo tutti tener conto. Dobbiamo sbarazzarci del sistema Transrapid; da un punto di vista scientifico era un modello elegante, ma non può trovare posto in Europa, e quindi non può rientrare in questi orientamenti.

Jörg Leichtfried (S&D). – (DE) Signora Presidente, colgo l'occasione per congratularmi con il relatore, onorevole Simpson, e contemporaneamente rammaricarmi per il fatto che egli oggi non abbia potuto partecipare alla nostra seduta; ce la faremo comunque. In particolare, vorrei congratularmi per l'approccio scelto, che essenzialmente lascia immutata la situazione di questi orientamenti; infatti c'è un principio importantissimo, ossia l'attendibilità e la prevedibilità da parte del legislatore europeo. Questa relazione soddisfa certamente tale requisito.

In secondo luogo, vorrei anche ricordare che ci occorre una proposta per il futuro, quando potremo nuovamente decidere che cosa rientra nel sistema delle reti transeuropee, e che cosa deve rimanerne escluso. Potremmo condurre il dibattito nel modo in cui, in una certa misura, è già stato avviato. Alcuni si battono con furore dogmatico a favore del collegamento fra uno stivale e un'isola, mentre altri ne chiedono con altrettanta intransigenza l'esclusione. Si tratta però di un approccio sbagliato: dobbiamo piuttosto cercare di individuare i progetti che recano un valore aggiunto all'Unione europea e ai contribuenti europei. È chiaro inoltre che il sostegno deve andare a quelle iniziative in cui gli Stati membri sono già attivi, in cui le cose si stanno già muovendo, poiché in tal modo si raggiungeranno risultati concreti e non ci troveremo di fronte a piani di reti transeuropee destinati a non essere mai applicati. Ne trarranno beneficio i passeggeri e i cittadini europei, insieme a quegli Stati membri che si impegnano per spostare finalmente il traffico dal sistema stradale a quello ferroviario.

Andreas Mölzer (NI). – (DE) Signora Presidente, grazie all'integrazione centroeuropea e al crollo della cortina di ferro, il corridoio Baltico-Adriatico sta riconquistando l'importanza che aveva prima della dissoluzione della monarchia danubiana. Naturalmente, l'Unione europea ha già confermato l'importanza del corridoio Baltico-Adriatico, conferendo uno status prioritario al tratto settentrionale, da Danzica alla Repubblica ceca; sarebbe però ancor più importante concedere identico livello di priorità al tratto meridionale, che raggiunge l'Italia attraverso le ferrovie meridionali austriache.

In questa rete, in particolare, che trasporta metà del totale delle merci e dei passeggeri, è necessario rimediare a una pericolosa strozzatura, che si potrà eliminare definitivamente solo con l'apertura della galleria del Koralm.

Come sappiamo, i cittadini che risiedono nelle vicinanze delle vie di transito pagano a caro e crescente prezzo l'incremento del volume del traffico. Solo il completo sviluppo di questo corridoio meridionale produrrà quel salto dal sistema stradale a quello ferroviario che non ci si può invece attendere da alcun'altra misura infrastrutturale adottata in Austria.

Elena Băsescu (PPE). – (RO) Nel momento in cui l'intero traffico aereo europeo è profondamente sconvolto dall'eruzione vulcanica avvenuta in Islanda, l'esigenza di sviluppare reti transeuropee dei trasporti risalta più evidente che mai.

L'Unione europea deve sostenere con particolare convinzione lo sviluppo delle infrastrutture dei trasporti e le loro interconnessioni con le principali direttrici di trasporto europee nei paesi che hanno aderito all'Unione negli ultimi anni. Ci sono tre corridoi paneuropei che attraversano il territorio della Romania – i corridoi 4, 7 e 9 – tutti strettamente collegati al porto di Costanza sul Mar Nero. A mio avviso occorre dedicare un'attenzione speciale al corridoio 7.

Il Danubio fa parte dell'importante via navigabile transeuropea Reno-Meno-Danubio, che collega il Mar del Nord al Mar Nero tra il porto di Rotterdam e quello di Costanza. Potrebbe fornire all'Europa un'adeguata spina dorsale nel settore dei trasporti. Bisogna però instaurare una cooperazione per elevare al più presto il profilo di questi corridoi dei trasporti.

Gesine Meissner (ALDE). – (DE) Signora Presidente, le reti transeuropee vengono effettivamente utilizzate per il traffico generale in Europa. Potremmo addirittura affermare che il traffico costituisce la spina dorsale dell'intero mercato interno europeo, che è naturalmente uno dei nostri obiettivi principali. Dobbiamo quindi impegnarci a fondo per garantire l'effettivo sviluppo di tutti i corridoi e individuare i punti in cui si rendono necessari finanziamenti e l'Unione europea deve concentrare i propri sforzi.

E' chiaro naturalmente che esistono sempre interessi nazionali. Lo abbiamo constatato anche oggi: alcuni hanno parlato del Danubio, altri in particolare dell'Europa meridionale e altri ancora della galleria di base del Brennero. Questi corridoi del traffico esistono in tutta Europa, e il loro obiettivo è di estendersi in generale con continuità su tutto il continente, in modo che sia possibile trasportare dal punto A al punto B non solo merci, ma anche persone: ecco il compito che ci attende. Come ho notato poc'anzi, è naturale che ciascuno di noi attribuisca un'importanza particolare alle esigenze della propria regione. Dobbiamo eliminare le strozzature e soprattutto dotarci di una rete veramente funzionante per tutti i mezzi di trasporto. E' questo il nocciolo della questione, ed è su questo aspetto che si impegnerà il nostro dibattito.

Herbert Dorfmann (PPE). – (DE) Signora Presidente, nel corso di questo dibattito sono stati menzionati anche la galleria di base del Brennero e la nuova linea ferroviaria che collega Monaco a Verona. Attualmente su questo percorso si trasportano su strada circa 50 milioni di tonnellate di merci, e quindi questa galleria costituisce un'urgente necessità. Oggi, però, si è già notato in quest'Aula che su entrambi i versanti del Brennero – sia in Austria sia in Italia – il finanziamento di questo progetto incontra difficoltà. Da parte italiana, sarebbe agevole finanziare il progetto destinando alla linea ferroviaria gli introiti ricavati dai pedaggi dell'autostrada del Brennero. A tale scopo sarebbe però necessario non assegnare la concessione di tale autostrada mediante una gara d'appalto – come si intende fare attualmente, a causa delle pressioni esercitate dall'Europa – ma offrire allo Stato italiano la possibilità di estendere tale concessione per altri 50 anni almeno, anziché assegnarla ad appaltatori privati. Altrimenti risulterebbe impossibile effettuare un finanziamento incrociato, e diverrebbe assai improbabile sviluppare il percorso della rete transeuropea da parte italiana.

Inés Ayala Sender (S&D). – (ES) Signora Presidente, il Parlamento sta per adottare questa rifusione in materia di reti transeuropee, e vorrei che la Commissione mi comunicasse con la massima precisione possibile quando potremo accedere alla comunicazione sulla metodologia.

Come lei sa, signor Commissario, questo tema rappresenta una delle priorità della presidenza spagnola, che ora sta giungendo a metà percorso. Vorrei quindi conoscere, con la massima precisione possibile, quando potremo avere a disposizione tale testo, poiché il Parlamento si accinge ora ad adottare la rifusione e sarà poi libero di esaminare il nuovo testo.

Andris Piebalgs, membro della Commissione. – (EN) Signora Presidente, desidero ringraziare nuovamente la commissione per i trasporti e il turismo per il sostegno che ha offerto a questa rifusione tecnica, che mi auguro sarà confermato dal voto in Assemblea plenaria.

La discussione odierna si è collocata in una dimensione più vasta e sarà preziosa per proporre una metodologia. Il vicepresidente della Commissione Kallas invierà la proposta al collegio il 5 maggio. I tempi sono stati piuttosto lunghi perché la nuova Commissione non è in carica da molto tempo, e il nuovo collegio ha bisogno di un certo periodo per preparare le proposte.

Ricavo da questa discussione che la vostra Assemblea è decisamente favorevole alla politica sulla rete transeuropea dei trasporti. A mio avviso, senza un'infrastruttura adeguatamente interconnessa – nei trasporti, nell'energia, nelle telecomunicazioni – è ben difficile parlare di Europa. Sono convinto che questo dibattito ci aiuterà a elaborare la nostra proposta metodologica, e quindi, in sostanza, la commissione per i trasporti potrà discuterne – se non vi saranno intoppi – nel mese di maggio.

Saïd El Khadraoui, in sostituzione del relatore. – (EN) Signora Presidente, desidero unicamente ringraziare i colleghi che hanno contribuito al dibattito odierno e ribadire la mia posizione: stiamo cercando di correggere errori commessi in passato, e non di effettuare modifiche sostanziali.

Tali modifiche saranno possibili più avanti, al momento dell'effettiva revisione degli orientamenti, e naturalmente attendiamo con impazienza tale dibattito. Per questo motivo il relatore, onorevole Simpson,

e io, in qualità di coordinatore del mio gruppo, daremo istruzioni al mio gruppo politico di votare contro l'emendamento presentato dai Verdi. Ci auguriamo che gli altri gruppi politici siano in grado di sostenerci su questo punto.

Presidente. – La discussione è chiusa.

La votazione si svolgerà durante la prossima Assemblea plenaria a Bruxelles.

20. Obiettivi strategici e raccomandazioni per la politica UE dei trasporti marittimi fino al 2018 (discussione)

Presidente. – L'ordine del giorno reca la relazione (A7-0114/2010), presentata dall'onorevole van Dalen a nome della commissione per i trasporti e il turismo, sugli obiettivi strategici e le raccomandazioni per la politica UE dei trasporti marittimi fino al 2018 [COM(2009)0008 – 2009/2095(INI)].

Peter van Dalen, relatore. – (NL) Signora Presidente, sulla politica europea dei trasporti marittimi si potrebbe parlare molto a lungo. Sfuggirò a questa tentazione e mi concentrerò invece su un paio di punti chiave e di temi fondamentali.

Il primo punto chiave è l'importanza del settore. L'80 per cento del commercio mondiale si svolge via mare e la flotta europea detiene il 41 per cento di questo mercato globale; nell'ambito del mercato europeo, il 40 per cento di tutte le merci viene trasportato da imbarcazioni marittime. Tutto questo fa del trasporto marittimo un settore economico cruciale, che deve competere nel mercato globale. Se si inquadra chiaramente questa situazione, ne consegue automaticamente il secondo punto chiave, che è la concorrenza.

Sappiamo che, nelle varie parti del mondo, molti paesi sostengono le proprie flotte marittime con provvedimenti assai diversificati. Se permettessimo tale approccio in Europa, nel giro di pochi anni tutte le nostre navi batterebbero bandiera di paesi come Hong Kong o Singapore. Ciò non soltanto nuocerebbe alla flotta ma cosa ancor più grave, costituirebbe un grave colpo per l'intero *cluster* marittimo. L'occupazione a terra – in banche, cantieri, compagnie di assicurazione, imprese logistiche, istituti di formazione e istruzione e aziende attivamente impegnate nelle innovazioni e nei miglioramenti relativi alle prestazioni ambientali delle flotte – subirebbe un colpo mortale se la nostra flotta dovesse abbandonarci.

Alla luce di questi due punti chiave, la mia relazione invita gli Stati membri a continuare a promuovere la propria bandiera. Alludiamo alla concessione di agevolazioni fiscali, quali un regime d'imposta sul tonnellaggio navale e sgravi fiscali per i marittimi e gli armatori. Solo in questo modo potremo far sì che il settore e i *cluster* marittimi conservino la loro importanza in Europa nel lungo periodo.

A questo proposito vorrei rivolgere una domanda al commissario: quando potrà la Commissione presentarci una normativa per gli aiuti di Stato ai porti marittimi? Tale proposta dovrebbe giungere in autunno, ma nell'autunno di quale anno? Dal mio punto di vista, è importante che gli aiuti di Stato vengano concessi in maniera trasparente e che le responsabilità siano definite in maniera precisa. A tale scopo non possiamo certo sostenere terminali fissi, né porti geograficamente molto vicini a paesi terzi;

A questo proposito, devo fare un'osservazione sul paragrafo 5 della proposta di risoluzione, la cui versione inglese parla di *flag of convenience*. Si tratta a mio avviso di un'espressione impropria, e avrei preferito un termine come navi *substandard*. Dopo tutto, quello a cui ci opponiamo è che bandiere e navi aggirino i requisiti minimi di sicurezza e standard sociali. Ci riferiamo alla qualità della bandiera e ciò che in olandese definiamo *goedkope vlag* non è certo automaticamente sinonimo di *flag of convenience*.

Concludo soffermandomi su un altro punto chiave, che è la necessità di rendere il settore marittimo invitante per i giovani. La popolazione europea invecchia progressivamente, e quindi è indispensabile compiere sforzi assai più intensi a favore della nostra gioventù. Non è mai troppo presto per avviare una campagna che li informi sul settore marittimo e sulla navigazione marittima, e apprendo con piacere che gli armatori visitano persino le scuole elementari per informare i giovani sul lavoro marittimo.

Vi ho esposto alcuni dei punti più importanti che volevo svolgere finora, e sarò lieto di rispondere alle osservazioni dei colleghi e del commissario, allorché dovrò tirare le fila del dibattito.

PRESIDENZA DELL'ON. ROUČEK*Vicepresidente*

Andris Piebalgs, *membro della Commissione*. – (EN) Signor Presidente, vorrei innanzi tutto ringraziare il relatore per il lavoro eccellente svolto su questo tema, politicamente molto importante.

La strategia per i trasporti marittimi fino al 2018 è stata utilizzata ampiamente nell'elaborazione della strategia della Commissione Europa 2020, ed è stato avviato il processo di redazione di un nuovo Libro bianco sui trasporti. E' evidente che la strategia per i trasporti è al centro di importanti sviluppi strategici in Europa.

Le spedizioni rappresentano uno dei punti di forza dell'Europa, ed è naturale capitalizzare sui risultati conseguiti in passato, senza però trascurare l'importanza del futuro. Il nostro obiettivo primario consiste nel garantire e potenziare ulteriormente la sostenibilità e le prestazioni a lungo termine delle spedizioni europee, vale a dire servizi di trasporto marittimo efficienti, sicuri ed ecologici. Il trasporto marittimo offre occupazione di alto livello in Europa, nel campo della ricerca sui carburanti e dell'innovazione industriale europea.

Ci siamo inoltre prefissi obiettivi ambientali ambiziosi, mentre la Commissione ha sempre insistito sulla necessità di soluzioni globali, specialmente per la riduzione dei gas serra.

Il grosso del lavoro sulla strategia era stato condotto prima della crisi economica. La strategia è comunque ancora valida anche alla luce della recessione. In tale contesto, va posto l'accento sul mantenimento e il miglioramento dell'ordine internazionale. Su di noi incombono le minacce del protezionismo, della concorrenza sleale, di servizi di spedizione inferiori agli standard o della pirateria. Dobbiamo individuare risposte più efficaci a tali questioni, segnatamente attraverso il dialogo con i partner commerciali.

Ho accolto con favore le conclusioni della Commissione per i trasporti e il turismo e la relazione presentata, e vi posso assicurare che la Commissione si sta già occupando di molte delle questioni in diverse attività volte ad attuare la strategia, quali la proposta sulle formalità di dichiarazione delle navi, un elemento importante di uno spazio comune per i trasporti marittimi privo di barriere.

I servizi della Commissione hanno inoltre iniziato a lavorare su un'agenda sociale per i trasporti marittimi, nonché sull'iniziativa comunitaria concernente i servizi elettronici nel trasporto marittimo, ed entrambe verranno presentate nel 2011.

Vorrei inoltre rispondere all'interrogativo sulle linee guida per gli aiuti di Stato per le spedizioni nel 2010. Da una parte, va precisato che le linee guida del 2004 non "scadranno" nel 2011, anche se la Commissione ha dichiarato che "verranno riviste entro sette anni". D'altro canto la crisi attuale, con le sue ripercussioni ingenti nel settore delle spedizioni, richiede un approccio molto prudente.

Per quanto riguarda le misure specifiche, stiamo attualmente redigendo una tabella di marcia dettagliata per l'attuazione della strategia in questione, la cui pubblicazione è prevista quest'estate.

Georgios Koumoutsakos, *a nome del gruppo PPE*. – (EL) Signor Presidente, la dichiarazione del commissario ha riscontrato il mio consenso e l'ho ascoltata con molto interesse, in quanto le spedizioni rappresentano un settore effettivamente molto importante – oserei dire vitale – per l'economia europea.

L'Unione europea ha tutte le ragioni per voler salvaguardare il ruolo di prim'ordine che svolge in questo settore economico e mantenere uno standard elevato per i trasporti marittimi. La sfida è la seguente: preservare la nostra leadership nel mercato globale delle spedizioni, che è la ragione per cui ci occorre una strategia per i trasporti marittimi efficace e coordinata.

La relazione oggetto della discussione odierna, adottata da una maggioranza schiacciante nella commissione competente, è un documento dettagliato che si muove nella giusta direzione e a mio avviso, nella sua formulazione attuale, senza modifiche ed emendamenti, risponde già pienamente alla nostra esigenza di seguire una linea specifica nella direzione a cui ho fatto testé riferimento.

Lo sappiamo, le spedizioni europee devono attualmente affrontare sfide notevoli, oltre che problematiche esogene. La prima sfida consiste nella necessità di incrementare la concorrenza. E' innegabile che la libera concorrenza rappresenti la linfa vitale delle spedizioni. Tuttavia, spesso occorrono anche gli aiuti statali, in quanto dobbiamo frequentemente far fronte alla concorrenza sleale praticata dai paesi terzi.

La conclusione è pertanto la seguente: gli aiuti statali vanno mantenuti, perché hanno contribuito a preservare la competitività delle spedizioni marittime europee e l'economia degli Stati membri. La seconda sfida che ci attende è l'esigenza di rafforzare e migliorare la formazione professionale delle risorse umane del settore in oggetto, in quanto abbiamo assistito a un calo vertiginoso del numero di giovani che scelgono tale carriera, e vi è inoltre una carenza di marinai esperti.

Ci occorre pertanto una politica dinamica. Dobbiamo inevitabilmente occuparci di questi due settori e ritengo che la relazione indichi la strada giusta da seguire.

Knut Fleckenstein, a nome del gruppo S&D. – (DE) Signor Presidente, signor Commissario, onorevoli colleghi, innanzi tutto plaudiamo al fatto che in futuro disporremo di una strategia marittima in seno all'Unione, anche se dovremo attendere un altro po' per la votazione. Ipotizziamo che la relazione verrà inserita nella relazione sul futuro dei trasporti e successivamente nel Libro bianco.

Con la strategia europea per i trasporti marittimi 2018 stiamo creando un contesto che ci consentirà di rendere l'economia marittima europea più competitiva a livello internazionale, e in questa strategia abbiamo innanzi tutto stabilito che desideriamo che tale quadro prenda le mosse da standard ecologici e, in secondo luogo, che auspichiamo norme sociali globali ragionevoli per garantire spedizioni di alta qualità.

Vorrei soffermarmi brevemente su tre punti. Innanzi tutto, le spedizioni rappresentano un settore dei trasporti ecologicamente sostenibile, e pertanto uno dei nostri obiettivi era far sì che anche tale ramo dell'economia venisse coinvolto nella lotta futura contro il cambiamento climatico. Sono decisamente favorevole alla creazione di incentivi quali i porti verdi, anche se oggi non prenderemo decisioni in tal senso bensì ci limiteremo ad affidare alla Commissione e al Consiglio il compito di indagare sulle possibilità al riguardo.

Altrettanto importante, a mio avviso, è mantenere la competitività internazionale – anche rispetto ad altre modalità di trasporto. E' pertanto opportuno che la Commissione, sulla base della nostra proposta, conduca ancora una volta una valutazione d'impatto rispetto alle aree di controllo per le emissioni di zolfo nel Mare del Nord e nel Mar Baltico in quanto, se vogliamo imporre in queste zone requisiti più elevati che altrove, dobbiamo tener conto della concorrenza internazionale e assicurarci, se possibile, che i container dei trasporti non tornino a circolare sulle strade, uno sviluppo controproducente.

Consentitemi di citare un altro aspetto che ritengo molto importante, vale a dire l'inclusione dei principali porti europei nella pianificazione delle reti TEN. Si tratta di un aspetto fondamentale per noi, visto che i porti rappresentano punti di snodo importanti nelle catene di trasporto e possono svolgere con efficacia il loro ruolo solamente se viene agevolata e rafforzata l'intermodalità.

Vi sono molti altri punti che potrei sollevare a tale proposito. Onorevole van Dalen, complimenti per la relazione eccellente. Abbiamo contribuito un po' tutti a redigerla, e chiedo la vostra comprensione per il fatto che non vorremmo pregiudicarne il contenuto eccellente accettando i vostri emendamenti.

Jean-Paul Besset, a nome del gruppo Verts/ALE. – (FR) Signor Presidente, il gruppo Verde/Alleanza libera europea sostiene incondizionatamente la relazione e le raccomandazioni dell'onorevole van Dalen. Il testo equilibrato che ci propone è il risultato della stretta collaborazione che è riuscito a instaurare con gli altri gruppi politici.

Appoggiamo la relazione in oggetto perché illustra con chiarezza le sfide che incombono sulla politica marittima comunitaria, segnatamente un incremento sostenuto del traffico marittimo, sia dentro che fuori dai confini dell'Unione, senza sacrificare le questioni ambientali o sociali. Il documento rispecchia una logica che vorremmo applicare in tutte le altre aree: una politica di sviluppo sostenibile. Propone soluzioni positive che consentiranno ai trasporti marittimi di svilupparsi nelle condizioni migliori possibili di qui al 2018.

In particolare, ci preme sottolineare la lotta contro l'abuso delle bandiere di comodo o di navi al di sotto delle norme. Poniamo inoltre l'accento sulla tutela dalla pirateria. Sottolineiamo il fatto di avere una politica elaborata nel quadro di un mare europeo unico, e l'importanza attribuita al collegamento multimodale dei porti marini europei con l'area d'influenza. Evidenziamo il sostegno a favore della semplificazione delle norme amministrative che disciplinano l'ingresso e l'uscita dai porti europei. Richiamiamo l'attenzione sulla promozione delle professioni marittime e la loro formazione continua. Sottolineiamo infine la priorità riconosciuta alle questioni ambientali.

In generale, saremo sempre a favore di iniziative che, a nostro avviso, contribuiscano a promuovere un settore dei trasporti marittimi che possa competere con i trasporti stradali e aerei. La relazione van Dalen ha

esaminato in maniera approfondita la sfida ambientale globale, per la quale i trasporti marittimi rappresentano una delle soluzioni. In particolare, costituiscono uno strumento utile contro il riscaldamento globale.

Il nostro unico rammarico è che l'emendamento da noi presentato al fine di integrare il settore dei trasporti marittimi nel sistema di scambio delle concessioni in materia di emissioni di gas serra non sia stato accolto dal relatore né dalla Commissione. A nostro parere, nessun settore economico dovrebbe prescindere dalla regola comune e, così come accade per i settori viario e aereo, anche i trasporti marittimi dovrebbero contribuire a ridurre le emissioni di gas, sebbene producano soltanto emissioni contenute. Ripresenteremo pertanto il nostro emendamento in plenaria.

Jacky Hénin, a nome del gruppo GUE/NGL. – (FR) Signor Presidente, onorevoli deputati, è un eufemismo affermare che all'Unione occorre un'autentica strategia per lo sviluppo dei trasporti marittimi, in quanto si tratta di una questione di primaria importanza per il futuro della nostra Unione in termini di indipendenza alimentare, economica e politica, oltre che per la protezione ambientale.

Per essere efficace, tale strategia deve essere globale e coprire la costruzione e la riparazione delle navi, i porti, l'occupazione e la formazione del personale, e anche la sicurezza. La mancata approvazione della direttiva sulla liberalizzazione dei servizi portuali da parte del Parlamento nel 2006 rappresenta, a mio parere, l'elemento fondante di tutte le strategie europee per i trasporti marittimi.

Il Parlamento invita la Commissione a continuare la lotta contro gli abusi delle bandiere di comodo. Uno sviluppo pregevole, ma la battaglia deve ancora cominciare. In ultima analisi, non sono gli abusi delle bandiere di comodo che dobbiamo combattere, bensì l'esistenza stessa di tale pratica. In caso contrario, tutte le nostre belle intenzioni in materia di sicurezza e di creazione di posti di lavoro sono destinate al fallimento.

E' positivo condizionare gli aiuti di Stato per tale settore all'obbligo di soddisfare criteri sociali e ambientali di qualità, e alla promozione dell'occupazione e della formazione dei marinai degli Stati membri europei, in quanto le vere distorsioni alla concorrenza non sono dovute agli aiuti di Stato, bensì al dumping sociale, salariale e ambientale.

La migliore garanzia per la sicurezza dei trasporti marittimi consiste nell'avere equipaggi ben retribuiti e adeguatamente formati, che godano di una buona protezione sociale e di condizioni di lavoro soddisfacenti.

Constato con piacere che stiamo finalmente parlando di formazione lungo tutto l'arco della vita per i marinai, e di rafforzamento delle qualifiche e competenze professionali. Ora dobbiamo adoperarci affinché il tutto venga riconosciuto come diritto spettante a tutti i marinai e affinché siano i datori di lavoro a finanziarlo.

Appoggio inoltre le esigenze manifestate in termini di qualità delle costruzioni navali e dell'acciaio. Il testo sottoposto alla nostra attenzione denota determinati progressi, ma contiene ancora molte contraddizioni. E' ancora imprigionato nelle pastoie del dogma della concorrenza libera e non soggetta a distorsioni, e porta ancora l'impronta eccessiva delle pressioni della lobby degli armatori e dei peggiori scenari utopici ultraliberali.

Ad esempio, come può sostenere l'occupazione per i marinai europei e chiedere anche che vengano condotti studi per valutare in che misura si possano sostituire i lavoratori con le nuove tecnologie?

Come può difendere una riduzione delle pratiche di dumping sollecitando nel contempo la libertà di circolazione di lavoratori che non godono nemmeno degli stessi diritti in seno all'Unione? Come può porre l'accento sulla sicurezza quando è l'autodichiarazione a prevalere e quando determinati soggetti, attirati dalle prospettive di guadagno, non esitano a trasportare merci che potrebbero rivelarsi particolarmente pericolose per i cittadini e l'ambiente senza nemmeno dichiararle?

C'è ancora molto lavoro da fare, ma dobbiamo farlo insieme, in quanto una politica marittima di alto livello deve anche e soprattutto rispettare quegli uomini e donne tenaci che mettono spesso a rischio la propria vita per soddisfare le esigenze altrui.

Anna Rosbach, a nome del gruppo EFD. – (DA) Signor Presidente, si tratta di un documento di strategia ambizioso. Vorrei tuttavia esprimere un paio di osservazioni.

Più merci trasportate sui principali fiumi dell'Unione – benissimo, ma come tener conto del fatto che negli ultimi anni i livelli delle acque sono stati spesso troppo bassi per consentire a una chiatta a pieno carico di navigare? Se navigano soltanto a mezzo carico, i costi di trasporto sono troppo elevati.

I controlli sulla base del rischio – come potremo allora escludere che una chiatta per il trasporto del carbone non stia effettuando un traffico di esseri umani? I controlli sulla base del rischio da soli non sono sufficienti.

E' ingenuo aspettarsi che tutte le nazioni marittime del mondo adempiano agli standard ambientali elevati dell'UE. Anzi, molte vecchie navi di paesi terzi sfrutteranno a proprio vantaggio finanziario tale situazione.

La pirateria – per quale motivo questo problema viene citato solo in contesto africano? E' molto più esteso nelle acque che circondano l'Indonesia, e danneggia anche le società di trasporti comunitarie.

Scarico obbligatorio – lo scarico obbligatorio dovrebbe essere reso una normativa in tutte le acque costiere navigabili, per evitare i disastri ambientali.

Considero inoltre deplorabile la chiusura di così tanti porti piccoli. Dovremmo investire nel rafforzamento dei trasporti marittimi costieri, non nel loro indebolimento.

Un ultimo punto – ci viene spesso ricordata l'importanza dell'industria navale per l'UE. Ma che ne è stato del dibattito sulla rottamazione responsabile ed ecologica delle navi? Vogliamo continuare a mandare le nostre navi sulle spiagge indiane per essere rottamate in maniera irresponsabile, una volta che abbiamo finito di utilizzarle?

Marian-Jean Marinescu (PPE). – (RO) Le questioni marittime europee non possono essere considerate separatamente dalle problematiche marittime internazionali. L'Europa è un concorrente di prim'ordine sul mercato dei trasporti marittimi, soprattutto in termini di trasporto di passeggeri e container. La posizione dell'Unione europea sul mercato globale in tale settore deve essere potenziata.

Il miglioramento della qualità della formazione impartita ai marinai, nonché delle loro condizioni di lavoro e di vita, sia a bordo sia nei porti e in rada, può fare molto per soddisfare tale requisito. Tutto il settore marittimo europeo, dai cantieri navali alla nautica da diporto, denota una carenza di personale altamente qualificato.

Le società statunitensi, asiatiche e del Medio Oriente offrono molte più strutture delle controparti europee. In tali condizioni, i professionisti europei del settore preferiscono farsi ingaggiare da compagnie marittime o armatori a Dubai o in Cina, mentre sulle navi europee gli equipaggi sono composti da marinai filippini e indiani. Le cose devono cambiare. Le istituzioni marittime degli Stati membri devono collaborare molto più strettamente per armonizzare i programmi di formazione, oltre che per offrire opportunità di impiego lavorativo retribuito e scambio di esperienze con le compagnie marittime europee.

Mi preme inoltre sollevare un altro punto concernente la sicurezza, che è estremamente importante e che continua a impedire il fluire armonioso del traffico marittimo mondiale. Mi riferisco alla situazione del Corno d'Africa. Accolgo con favore gli interventi dell'operazione NAVFOR Atalanta, che sta magistralmente compiendo il proprio dovere nella regione. Dobbiamo tuttavia riconoscere che occorrono investimenti specifici nel settore della difesa per poter fornire alle forze militari navi e altre risorse di intervento più efficaci di quelle disperate al momento dalla marina europea.

Saïd El Khadraoui (S&D). – (NL) Signor Presidente, onorevoli parlamentari, signor Commissario, sono ampiamente d'accordo con le osservazioni del mio collega, l'onorevole Fleckenstein, e gradirei innanzi tutto porgere i miei ringraziamenti al relatore, onorevole van Dalen, per la relazione eccellente. Vengono menzionate numerose questioni rilevanti, tra cui l'importanza delle spedizioni per la nostra economia, tanto per cominciare. Il relatore rileva inoltre che dobbiamo competere in un mercato globale, e che pertanto dobbiamo prestare attenzione alla competitività del nostro settore marittimo e adoperarci nel contempo per favorire modalità di trasporto più sostenibili. In altre parole, dobbiamo contrastare il trasferimento ai registri esterni. Contemporaneamente occorre agire su un terreno di assoluta parità. E' pertanto importante che le norme sugli aiuti di Stato, che sono ormai nell'aria da tempo, inizino ad essere applicate ai nostri porti. Sono certo che dovremo tornare su questo punto in un secondo momento.

Ci sono tre aree importanti che meritano la nostra considerazione. In primo luogo, l'occupazione e le condizioni di lavoro. La professione delle spedizioni deve essere resa nuovamente appetibile per i giovani e, di questi tempi, tale obiettivo è estremamente difficile da raggiungere. Dobbiamo intensificare gli sforzi per diffondere informazioni sulle opportunità a livello di carriera, sia a terra sia altrove. Sono queste le basi dalle quali partire. Le condizioni di lavoro devono inoltre essere migliorate ratificando la legislazione dell'Organizzazione internazionale del lavoro ed effettuando controlli a livello globale, non soltanto in Europa, è scontato.

Il secondo punto importante – già citato da molti di voi – è l'impatto delle spedizioni marittime sull'ambiente. Di per sé, tale settore rappresenta una modalità di trasporto sostenibile, ma c'è ancora un notevole margine

di miglioramento. A questo riguardo, l'Europa deve aprire la strada, anche nei negoziati in seno all'Organizzazione marittima internazionale.

Infine, è inutile ripetere quanto la sicurezza sia essenziale. Una professione può prosperare solamente se può essere svolta in tutta sicurezza. Dobbiamo attuare il terzo pacchetto legislativo esteso sulla sicurezza marittima e continuare a offrire il nostro sostegno alla missione Atalanta al largo della costa della Somalia.

Gesine Meissner (ALDE). – (DE) Signor Presidente, visto che sono la prima oratrice del gruppo dell'Alleanza dei Liberali e dei Democratici per l'Europa, vorrei iniziare porgendo i miei ringraziamenti più sinceri all'onorevole van Dalen. Abbiamo avuto tutti modo di constatare la sua totale devozione ai trasporti marittimi. E' un aspetto che è emerso in tutta chiarezza.

Conosciamo tutti l'importanza di quest'area. Negli ultimi anni, prima della crisi, l'economia marittima nel suo complesso era caratterizzata da una crescita molto più considerevole di altre aree dell'economia. I trasporti marittimi svolgono ovviamente un ruolo primario in tutto ciò, e si potrebbe dire che i poli marittimi saranno indubbiamente cruciali per lo sviluppo futuro dell'Europa. Alcune previsioni confermano che, ora che il peggio della crisi è passato, il settore dei trasporti ricomincerà a crescere e i trasporti per mare acquisiranno maggiore importanza. Il novanta per cento delle nostre esportazioni e importazioni transita attraverso i porti. Come già citato, a tale proposito è importante che a porti e collegamenti con le aree di influenza venga attribuita una debita considerazione in associazione ai corridoi e alle reti transeuropee.

Ci occorre nuova linfa vitale. Se il settore marittimo potenzierà i trasporti, ci servirà naturalmente del personale che voglia lavorare nel settore. A tal fine, occorre una formazione di alta qualità che sia anche armonizzata in tutta Europa e, al contempo, è necessario pubblicizzare tale settore. I giovani hanno semplicemente bisogno di essere messi al corrente delle prospettive future che riserverebbero loro i trasporti marittimi. Esigiamo condizioni di lavoro adeguate – possiamo e dobbiamo armonizzare anche questo aspetto a livello europeo.

L'aspetto ambientale è già stato citato. Le spedizioni per mare sono molto ecologiche, in particolare in termini di emissioni di CO₂. Sussiste ancora un notevole margine di miglioramento per quanto riguarda le emissioni di ossidi di azoto e di zolfo. C'è ancora del lavoro da fare in tal senso, sia nel settore stesso sia in Europa in generale, in quanto, come già ricordato, è un aspetto estremamente importante alla luce dell'accesa concorrenza a livello internazionale nei trasporti marittimi. In Europa siamo in prima linea in questo campo, ma dobbiamo anche assicurarci di mantenere tale leadership. In alcuni, singoli frangenti potrebbe essere utile ricorrere agli aiuti di Stato. Dobbiamo assicurarci di cooperare per sviluppare ulteriormente il settore.

In sintesi, i trasporti marittimi sono decisamente un settore votato al futuro ed è pertanto opportuno mettere a punto una strategia a lungo termine.

Dominique Riquet (PPE). – (FR) Signor Presidente, signor Commissario, è essenziale condurre una politica europea dei trasporti marittimi che sia ambiziosa e che guardi al lungo periodo. Deve tener conto di fattori specifici del settore e affrontare le sfide a cui lo stesso si trova di fronte.

I trasporti marittimi sono un settore strategico per l'Unione europea sotto molti aspetti, principalmente per il ruolo che svolgono in termini di crescita e occupazione, per la loro dimensione internazionale e per gli aspetti correlati all'ambiente e allo sviluppo sostenibile. E' già stato ricordato che i trasporti marittimi sono il veicolo d'elezione per l'80 per cento del commercio mondiale. La comunicazione della Commissione europea e la relazione van Dalen ci mostrano la via da seguire, stabiliscono obiettivi strategici e individuano aree d'azione chiave per la politica comunitaria dei trasporti marittimi.

Mi preme porre l'accento su determinati punti che io e la mia collega, l'onorevole Vlasto, abbiamo promosso in seno alla commissione per i trasporti e il turismo, e che sono i seguenti: l'Unione europea deve intervenire per rafforzare la competitività del settore dei trasporti marittimi; ciò implica, in particolare, migliorare le condizioni di lavoro e le opportunità di carriera del settore, senza dissociare l'obiettivo della competitività da quelli dello sviluppo sostenibile, della concorrenza leale e della sicurezza. Per quel che concerne gli aspetti ambientali, la politica dell'UE dovrebbe promuovere l'internazionalizzazione dei costi esterni e la definizione di aree di controllo delle emissioni marittime. Infine, in previsione di un aumento dei livelli di traffico marino, occorre incentivare investimenti mirati alla modernizzazione delle nostre infrastrutture portuali e all'aumento della loro capacità.

E' importante che il Parlamento europeo condivida la propria posizione in merito alla politica comunitaria in materia di trasporti marittimi di qui al 2018. La relazione eccellente dell'onorevole van Dalen, che ha

guadagnato un ampio consenso in seno alla Commissione, riceverà un appoggio altrettanto sostenuto anche dal Parlamento, mi auguro, in modo da poter creare una base forte per i negoziati futuri.

Silvia-Adriana Țicău (S&D). – (RO) I trasporti marittimi stanno diventando basilari per l'Unione europea. Alla luce del fatto che il settore marittimo è interessato da una forte concorrenza non solo a livello comunitario, ma anche e soprattutto su scala globale, dovremmo enfatizzare l'importanza dell'incrementare la percentuale dei trasporti marittimi come parte della nostra attività di trasporti nel suo complesso, sia entro i confini dell'Unione e in particolare al di fuori dei medesimi. Va tuttavia precisato che ci sono alcuni paesi membri dell'Unione europea che compaiono ancora nella lista nera o grigia del Memorandum d'intesa di Parigi. Per questo esortiamo gli Stati membri e gli armatori ad adoperarsi al fine di guadagnarsi un posto nella lista bianca del Memorandum d'intesa di Parigi.

Inoltre, dati gli infortuni marittimi verificatisi di recente, ritengo che sia opportuno istituire centri europei per l'intervento in caso di incidenti marittimi in ogni paese membro con accesso al mare.

Signor Commissario, desidero cogliere quest'occasione e la discussione in corso per ribadire la mia richiesta alla Commissione di capitalizzare al massimo l'accesso diretto dell'Unione europea al Mar Nero, una regione di particolare importanza geostrategica. In tal senso, come accade anche per gli altri mari europei, la Commissione dovrebbe invitare la presentazione di proposte per lo sviluppo di corridoi marittimi sul Mar Nero. Il collegamento tra i porti di Rotterdam e Costanza attraverso il corridoio del Reno, il canale del Meno e il Danubio riduce di 4 000 chilometri la distanza che intercorre tra il Mare del Nord e il Mar Nero. Per questo reputo che sia un aspetto essenziale, e chiedo alla Commissione e agli Stati membri di accelerare l'attuazione del progetto prioritario 18.

Benché il trasporto per nave sia meno inquinante, il Parlamento europeo ha chiesto che tale modalità di trasporto venga inclusa nel sistema certificato di scambio delle emissioni, soprattutto nel caso dei trasporti marittimi.

I cantieri navali sono afflitti dalle difficoltà finanziarie, soprattutto nell'attuale crisi economica e finanziaria. Al momento, i rappresentanti di tali cantieri non intravedono alcuna soluzione per superare l'attuale recessione economica.

Il settore marittimo europeo denota una carenza crescente di marinai qualificati. L'aspetto sociale e le condizioni di lavoro dei marinai nell'Unione europea sono strettamente legati alla competitività della flotta europea. Ritengo che occorran misure per agevolare la mobilità dei lavoratori del settore, senza barriere e restrizioni ingiustificate.

Inés Ayala Sender (S&D). – (ES) Signor Presidente, vorrei congratularmi in particolare con l'onorevole van Dalen e con il mio collega, l'onorevole Fleckenstein, per l'iniziativa eccellente, che porta avanti l'ambizione del Parlamento europeo nei confronti della politica marittima dell'Unione europea. Vorrei inoltre ringraziarli per la generosità dimostrata nell'aver accettato gran parte dei miei suggerimenti.

La relazione nella sua ultima versione completa comprende aspetti importanti quali il sostegno all'adeguamento dei porti e delle navi alle esigenze dei cittadini con mobilità ridotta e l'obbligo di ratificare la Convenzione sul lavoro marittimo del 2006 dell'Organizzazione internazionale del lavoro, e chiede inoltre all'industria di incorporarla nelle sue pratiche. Un altro aspetto importante è l'estensione delle proposte di formazione professionale ai marinai di tutti i livelli, al fine di combattere la sottoretribuzione e lo sfruttamento.

Propone inoltre di scegliere la prima linea nella lotta contro l'inquinamento nell'Organizzazione marittima internazionale, in termini sia di alternative all'olio combustibile per uso bordo sia di riduzione dello zolfo nelle emissioni, e propone di farlo ricorrendo a sistemi di trasporto intelligente quali il sistema satellitare Galileo.

La relazione propone inoltre di riconoscere l'intensificazione della lotta europea contro la pirateria e il sostegno alla crescente efficacia dell'operazione Atalanta, oltre alla necessità di migliorare la qualità della progettazione navale per adattare le navi agli standard più elevati di accessibilità e sicurezza.

Infine, accolgo con particolare favore il riconoscimento del ruolo dei porti nelle nuove reti transeuropee, compresi i loro collegamenti cruciali con gli interporti o i porti interni e con le piattaforme logistiche.

Georgios Papanikolaou (PPE). – (EL) Signor Presidente, la strategia oggetto della discussione odierna è estremamente ambiziosa e, per quanto riguarda la direzione di base, l'onorevole Koumoutsakos, relatore per il nostro gruppo politico, ha già esaminato tutte le questioni che volevo approfondire.

Consentitemi tuttavia di esprimere un'osservazione, in qualità di membro della commissione per le libertà civili, la giustizia e gli affari interni, in correlazione con l'iniziativa molto interessante e innovativa per la creazione di e-maritime, una rete di monitoraggio marittimo. Il testo della Commissione mi trova personalmente d'accordo, in quanto prevede la creazione di un sistema integrato di gestione delle informazioni per il riconoscimento, il monitoraggio, il rintracciamento e la segnalazione di tutte le navi presenti in mare e dei loro carichi.

Tuttavia, azioni di monitoraggio elettronico analoghe – non so se siano più o meno sviluppate – vengono attualmente condotte anche dalle forze di Frontex, come parte della lotta contro l'immigrazione clandestina. Vorrei pertanto chiedere se stiamo tenendo conto anche di questo aspetto, se la Commissione non debba chiarire qualche punto nella sua comunicazione, se non vadano previste competenze specifiche e diverse per ogni agenzia, o se magari tali informazioni vadano unite per sortire risultati migliori su entrambi i fronti.

Ioan Mircea Pașcu (S&D). – (EN) Signor Presidente, mi preme sollevare due questioni citate dal relatore, che però non sono state approfondite.

La prima è la pirateria, in merito alla quale le raccomandazioni sono tutte accettabili, benché inevitabilmente generiche. Forse sarebbe opportuno sfruttare l'esperienza acquisita mediante l'operazione Atalanta per offrire un contributo più puntuale alle norme di autoprotezione raccomandate dall'Organizzazione marittima internazionale, visto che la pirateria è destinata a espandersi e che l'Unione non può replicare un'operazione del genere in tutti gli spazi marittimi utilizzati dalle navi mercantili comunitarie.

La seconda questione riguarda l'esigenza di un legame più forte tra i settori marittimo e delle vie navigabili interne, data la complessità delle attività in tali settori. Un esempio di ciò è dato dall'interconnessione tra gli aspetti economici, sociali, ambientali e politici nel caso del Danubio e del Mar Nero.

Silvia-Adriana Țicău (S&D). – (RO) La prima domanda riguarda una relazione che abbiamo chiesto alla Commissione europea concernente l'efficacia del programma Marco Polo. La seconda domanda concerne la possibilità, o meglio, le proposte legislative future sul potenziamento del ruolo dei porti marittimi dell'Unione europea in seno alla logistica marittima globale.

Georgios Koumoutsakos (PPE). – (EL) Signor Presidente, ho chiesto la parola per chiarire che, nella mia relazione iniziale, ho trascurato un aspetto che non è stato nemmeno citato dai miei onorevoli colleghi. Mi riferisco in particolare al ruolo dell'Agenzia europea per la sicurezza marittima o EMSA. Io e un gruppo di altri parlamentari abbiamo recentemente avuto la possibilità di recarci alla sede dell'EMSA, che svolge un lavoro cruciale per lo sviluppo della strategia per i trasporti marittimi dell'Unione. Le serve il nostro sostegno, e ritengo che le strutture informative e tecniche di cui dispone non solo siano utili alle spedizioni e ai trasporti marittimi nell'Unione, ma possano anche rivelarsi opportune per gli altri settori testé citati, soprattutto per quanto riguarda, ad esempio, le informazioni che possono essere anche valutate e utilizzate da Frontex.

Ad essere sincero, ed è la mia ultima osservazione, l'EMSA svolge un'attività importante che va riconosciuta e presa in considerazione al momento di discutere la strategia marittima dell'Unione europea.

Andris Piebalgs, membro della Commissione. – (EN) Signor Presidente, è stata una discussione entusiasmante che rafforza senza alcun dubbio la relazione eccellente dell'onorevole van Dalen. Accolgo con favore quest'ultimo aspetto, in quanto non esiste nulla di più difficile dell'elaborare una relazione sulla strategia in generale, visto che la strategia è uno strumento che offre una visione di più lungo termine e, al contempo, deve focalizzarsi su alcuni aspetti fondamentali.

Al momento, in sede di collegio, stiamo lavorando per la stesura di una tabella di marcia dettagliata per l'attuazione. Potremmo renderla nota entro l'estate. Vorrei fare riferimento a tre questioni specifiche. Una riguarda le linee guida in materia di aiuti di Stato per le strutture portuali. La questione è al momento oggetto di discussione in seno alla DG Concorrenza della Commissione e con un ex commissario per la concorrenza, che hanno manifestato il desiderio che noi, come Commissione, collaboriamo sulla stessa linea, per cui ci vorrà del tempo. Non sono in grado di fornire date precise, ma ci stiamo lavorando.

Sulla questione Marco Polo, abbiamo trattato le problematiche concernenti le reti di trasporto transeuropee, per cui la discussione sarà correlata anche a questo.

Per quanto riguarda i porti marittimi, in questa fase non c'è alcuna legislazione di prossima approvazione.

Infine, vi ringrazio ancora una volta per la discussione, signor Presidente e onorevoli deputati, è stata veramente molto utile per la Commissione.

Peter van Dalen, relatore. – (NL) Signor Presidente, ringrazio lei e tutti gli onorevoli colleghi. Ritengo che questa relazione rappresenti un buon esempio di cooperazione eccellente tra i diversi gruppi.

Vorrei soffermarmi su tre punti chiave che alcuni di voi hanno già citato. In primo luogo, l'ambiente, che è cruciale. Le prestazioni ambientali delle nostre navi devono migliorare molto e, nella mia relazione, illustro tutta una serie di opzioni al riguardo, in particolare l'imposizione di un dazio sull'olio combustibile per uso bordo, che presenta un profilo ambientale scadente. Mi chiedo se alla Commissione interesserebbe prendere ancora in considerazione tale idea.

Infine, il concetto dei "porti verdi", come l'hanno definito alcuni europarlamentari. In un porto verde, una nave ecologica verrebbe gestita molto più rapidamente e dovrebbe anche versare un'imposta portuale più bassa. Un concetto del genere premia il comportamento ambientale virtuoso. In tal modo, si creerebbe un sistema basato su una combinazione di incentivi e disincentivi. Se si può vantare un curriculum ambientale valido si viene premiati, mentre se non si consegue il punteggio adeguato, si rischia di andare rapidamente in bancarotta. Appoggio pienamente tale sistema.

Parlando di sicurezza, uno degli onorevoli deputati ha dichiarato che i paesi membri devono attuare molto celermente il terzo pacchetto sulla sicurezza marittima. E' indispensabile. L'onorevole Țicău ha citato il Memorandum d'intesa di Parigi. Ha ragione, le ispezioni stanno sempre più diventando ispezioni basate sui rischi, di gran lunga preferibili alla percentuale fissa. In tal modo le ispezioni ricevono un notevole impulso e il comportamento virtuoso viene premiato, vale a dire che le navi devono comportarsi bene. La Slovacchia non compare ancora nella lista bianca e deve compiere uno sforzo ulteriore in tal senso.

Ho posto l'accento soprattutto sulla costruzione delle navi e sulla loro manutenzione. Sappiamo bene che in periodo di crisi economica la manutenzione è la prima a essere trascurata. Non possiamo ovviamente permettere che accada, e le società che ci occupano di classificazione, in particolare, sono sottoposte a notevoli pressioni.

Appoggiamo appieno la missione Atalanta contro la pirateria. E' una missione pregevole che si è già dimostrata efficace. Solo la scorsa settimana una fregata della marina olandese ha contribuito a liberare una nave mercantile tedesca. Tale cooperazione mi sembra ideale. In questo caso particolare, tutti gli armatori hanno dovuto collaborare e navigare in convoglio, in quanto nessuno avrebbe potuto farcela da solo.

Infine, vorrei ringraziare il commissario e la Commissione, e attendiamo con impazienza che la relazione si traduca in una tabella di marcia.

Presidente. - La discussione è chiusa.

La votazione si svolgerà tra due settimane durante la tornata di Bruxelles.

Dichiarazioni scritte (articolo 149 del regolamento)

Sergio Berlato (PPE), per iscritto. – Signor Presidente, onorevoli colleghi, il settore europeo dei trasporti marittimi svolge un ruolo chiave all'interno del mercato globalizzato. Un'importanza che trova il suo fondamento alla luce di un dato significativo: il 41% della flotta mondiale è gestito dai paesi dell'Unione europea.

Tuttavia, a seguito dell'aumento degli aiuti di Stato nel settore dei trasporti marittimi dei paesi terzi, la posizione concorrenziale della flotta europea è sottoposta a crescenti pressioni. Sollecito, quindi, la Commissione affinché presenti in tempi brevi le nuove regole previste in materia di aiuti di Stato, al fine di definire condizioni eque per gli scambi marittimi a livello internazionale.

Recenti studi prevedono che nel 2018 il trasporto marittimo aumenti negli Stati membri da 3,08 miliardi di tonnellate nel 2006 a 5,3 miliardi. Concorro, quindi, con quanto contenuto nella relazione in discussione, ovvero nel ritenere prioritario preparare le infrastrutture e le capacità portuali europee, al fine di sostenere la crescita del trasporto marittimo.

Infine, ritengo che le professioni marittime debbano essere maggiormente promosse fra i giovani cittadini europei attraverso un'opportuna informazione che, allo stato attuale, appare lacunosa. A mio avviso, infatti, la crescente penuria di professionisti all'interno del settore del trasporto marittimo europeo può concorrere nel tempo a indebolirlo.

Danuta Jazłowiecka (PPE), per iscritto. – (PL) Onorevoli colleghi, la situazione dei trasporti marittimi dell'Unione europea può suscitare conclusioni ambivalenti. Da una parte, i dati presentati testimoniano il

fatto che le navi che battono bandiere degli Stati membri rappresentano una quota ingente dei trasporti mondiali oltre che comunitari. Ciò sottolinea la rilevanza della Comunità nell'attuazione delle nuove tecnologie e dei sistemi organizzativi, soprattutto quelli che riguardano la protezione ambientale e i miglioramenti del tenore di vita degli equipaggi. Tuttavia, si nota d'altro canto una competizione sempre più agguerrita da parte dei paesi terzi, e in particolare col fenomeno delle cosiddette bandiere di comodo. Degna di nota è inoltre la crescente riluttanza dei giovani ad accettare un impiego in quello che indubbiamente è un settore difficile. In sintesi, la situazione attuale del mercato dei trasporti marittimi nell'UE non è pessima, ma le prospettive non ci confortano. Tuttavia, per quanto mi riguarda, considero prioritarie le misure volte ad aiutare i trasporti interni e a garantire collegamenti ottimali tra i trasporti di merci interni e marittimi. Rappresento la regione del bacino fluviale dell'Odra superiore, e constato quanto poco venga sfruttato il potenziale dei porti fluviali in tale regione, soprattutto come rotta per i trasporti che collegano le regioni interne della Repubblica ceca, della Polonia e della Germania col porto marittimo di Szczecin. Andrebbe tenuto a mente anche questo aspetto nel contesto dei trasporti marittimi comunitari, cosicché le misure intraprese come parte della politica in oggetto contribuiscano allo sviluppo della Comunità nel suo complesso, e non solo delle aree costiere.

Vilja Savisaar (ALDE), *per iscritto*. – (ET) Signor Presidente, onorevole van Dalen, onorevoli colleghi, il 41 per cento delle flotte di tutto il mondo appartiene all'Europa eppure, deplorabilmente, altri paesi offrono maggiore sostegno alle proprie flotte e armatori rispetto agli Stati membri dell'Unione europea, oppure impongono obblighi meno severi sulla sicurezza e il rispetto per l'ambiente delle navi.

L'Europa deve garantire condizioni di lavoro migliori ai propri marinai, la sicurezza delle proprie navi e un miglioramento della situazione ambientale marina. A tal fine, dovremmo obbligare o forse incoraggiare gli Stati membri a sostenere il settore marittimo statale o a garantire che le navi che compaiono nel registro di tale Stato rispettino la convenzione che è stata ratificata, oltre ai requisiti internazionali. Benché i trasporti per mare siano più ecologici di quelli su strada o aerei, è possibile ridurre ulteriormente il potenziale inquinante.

La mia speranza nel presentare tale proposta di cambiamento è che possa rendere le future operazioni di attracco più efficaci e meno inquinanti, il che verrebbe agevolato enormemente da procedure senza impiego di carta nonché dall'uso più esteso di sistemi di trasporto intelligenti. Al contempo, l'obiettivo principale di tali sistemi non è la riduzione dell'inquinamento, bensì l'aumento dell'efficienza e la garanzia di una migliore concorrenza.

La sicurezza del settore marittimo è molto importante. Dobbiamo fare il possibile per garantire la sicurezza dei nostri marinai, passeggeri, navi e merci ma, al contempo, non possiamo risolvere tale problema con gli occhi chiusi. Dobbiamo rivolgere uno sguardo più ampio alla situazione e trovare una soluzione ai problemi esistenti del settore.

In breve, a mio avviso l'attività marittima rappresenta una parte molto importante dell'economia e della quotidianità di molti europei. Pertanto, dobbiamo fare il possibile per garantire la competitività e la sostenibilità del settore, senza dimenticare i fattori ambientale e umano.

21. Europeana - le prossime tappe (breve presentazione)

Presidente. - L'ordine del giorno reca la breve presentazione della relazione da parte dell'onorevole Trüpel, a nome della commissione per la cultura e l'istruzione, su Europeana – le prossime tappe [COM(2009)0440 – 2009/2158(INI)] (A7-0028/2010).

Helga Trüpel, relatore. – (DE) Signor Presidente, signora Commissario Kroes, Europeana è destinata a diventare il progetto culturale digitale più importante dell'Unione europea. Cosa significa Europeana? È una biblioteca digitale, un museo digitale e un archivio digitale del nostro patrimonio culturale europeo. L'intenzione è consentire a tutti i cittadini di accedere a tale risorsa digitale, non solo in seno all'Unione europea, bensì in tutto il mondo. Il progetto Europeana è stato avviato nel novembre del 2008 e 1 000 istituzioni culturali hanno contribuito alla sua istituzione. Conta 150 organizzazioni partner. Finora, sono state digitalizzate circa 6 milioni di opere del nostro patrimonio culturale europeo. Entro giugno 2010 sono previste 10 milioni di opere digitalizzate e nel 2015 si prevede che tale cifra raggiunga i 15 milioni.

Come potete constatare, si tratta di un'iniziativa molto ambiziosa, ed è molto importante per l'Unione europea. Fino a questo momento è stata finanziata dal programma eContentplus e dagli Stati membri. Tuttavia, fino ad ora, il tasso di digitalizzazione ha evidenziato differenze considerevoli tra gli Stati membri. La Francia

è in testa con oltre il 40 per cento, la Germania si attesta attorno al 16 per cento, ma molti altri Stati membri sono molto più indietro e questo, rammentatelo, dovrebbe essere il nostro fiore all'occhiello comune della politica culturale digitale europea.

E' particolarmente importante capire che esiste un'istituzione culturale pubblica che, per ragioni comprensibili, è destinata a rappresentare una valida concorrenza per la soluzione della controversia Google Book Search, in quanto non vogliamo semplicemente che il nostro patrimonio europeo venga affidato a un monopolio. Per il nostro patrimonio culturale europeo esigiamo una risorsa pubblica, nel senso europeo migliore del termine. Vogliamo inoltre mantenere un'influenza pubblica, in quanto ciò significa conferirla anche ai cittadini europei.

Non ci sono problemi di sorta per le opere che non sono più soggette ai diritti d'autore o che sono di dominio pubblico. Le cose si complicano notevolmente nel caso delle opere orfane, in altre parole, delle opere che sono ancora vincolate ai diritti d'autore ma per le quali è difficile rintracciare il titolare di tali diritti. Un'altra questione ancora sono le opere protette dai diritti d'autore. Se un giorno Europea dovesse contenere opere protette dai diritti d'autore, gli scaricamenti privati dovranno essere a pagamento, altrimenti vanificherebbero il nostro valore aggiunto culturale sui mercati della cultura.

Pertanto, quello che vorrei conseguire dal punto di vista politico è da una parte una digitalizzazione rapida ed efficace e, al contempo, il mantenimento dei diritti d'autore, in quanto è l'unico modo per preservare la diversità culturale dell'Unione europea. Ci occorrono pertanto soluzioni consensuali per le opere orfane e una ricerca molto approfondita per individuare i titolari dei diritti d'autore. Da un punto di vista politico, quando ora discutiamo la strategia successiva a Lisbona, la strategia UE 2020, e quando si tratta di modernizzare la nostra economia, di sviluppare la società digitale, la società basata sulla conoscenza e la diversità culturale, la questione chiave per me è che Europea deve essere anche parzialmente sovvenzionata da tale programma UE 2020, naturalmente con il coinvolgimento degli Stati membri. Deve essere un progetto europeo congiunto. Pertanto, ci occorre anche una campagna "aderisci a Europea" per individuare, si spera, altri sponsor privati. Dobbiamo tuttavia chiarire che occorre sensibilizzare i cittadini e soprattutto i giovani sull'esistenza di tale risorsa. Molte persone ne sono ancora all'oscuro. E' questo il compito enorme che ora attende tutti noi.

Piotr Borys (PPE). – (PL) Signor Presidente, Europea è un'iniziativa di importanza cruciale, che può mettere a disposizione di tutto il mondo il patrimonio culturale europeo. Come sappiamo, non è soltanto una biblioteca, è anche un museo e un archivio virtuali. Vorrei che tutti i parlamentari di quest'Aula potessero dire che le opere di grandi creatori nazionali, come nel mio caso Chopin, Marie Curie, da ragazza Skłodowska, o Slowacki, possono essere disponibili su Internet. Vorrei citare tre fattori chiave. In primo luogo, nel caso di Europea, non possiamo scendere a compromessi sulla qualità: è un aspetto a cui dobbiamo prestare attenzione nel corso del progetto. In secondo luogo, occorre una soluzione alla questione dei diritti d'autore nel caso delle opere orfane e fuori stampa. In terzo luogo, vorrei insistere con il commissario Kroes affinché solleciti una digitalizzazione degli Stati membri, se in futuro vogliamo essere orgogliosi di questo grande progetto esemplare.

Mi preme ringraziare l'onorevole Trüpel per una relazione eccellente.

Ioan Enciu (S&D). – (RO) In qualità di relatore per parere della commissione per l'industria, la ricerca e l'energia sulla relazione "Europea - le prossime tappe", accolgo con favore il fatto che il testo sia stato finalizzato e spero che la Commissione ne adotterà le raccomandazioni. Finora, durante le discussioni sull'argomento, sono stati trattati numerosissimi temi, quali la struttura informatica, la gestione del sito di Europea, il libero accesso alle informazioni della biblioteca, la necessità di standardizzare il processo di digitalizzazione e il problema della copertura mediatica del sito. Alcune di queste problematiche compaiono nella relazione, il che mi fa sperare che siamo riusciti a mettere a punto un documento esaustivo.

Auspicio tuttavia che in futuro prosegua la discussione su determinati aspetti, quali la gestione del sito, i metodi di finanziamento e, soprattutto, l'organizzazione del sito sotto forma di database unico e non come portale. Mi auguro che le raccomandazioni presentate dal Parlamento europeo, insieme alle considerazioni della Commissione sulle questioni sopracitate, diano vita a un progetto coronato dal successo. Europea può tradursi in un'iniziativa efficace per l'Unione europea a condizione che si ispiri ai valori e agli ideali dell'Unione e rappresenti il fulcro delle informazioni culturali europee.

Hannu Takkula (ALDE). – (FI) Signor Presidente, per prima cosa vorrei ringraziare l'onorevole Trüpel per l'eccellente relazione. Ormai la conosco da cinque anni grazie all'esperienza in commissione, e so che in qualsiasi cosa faccia mette attenzione e professionalità autentiche, e il documento ne è la prova lampante.

Questo è un altro tipo di progetto utile all'Europa, in quanto l'Unione europea viene considerata alla stregua di una comunità di valori, ma è anche una forte comunità culturale. Abbiamo 27 Stati membri diversi, che vantano una cultura estremamente ricca e variegata.

In un periodo in cui si stanno moltiplicando le autostrade dell'informazione, se riusciremo a rendere le informazioni più facilmente accessibili ai cittadini, scopriremo che è questo il tipo di ricchezza europea nel quale vale la pena investire e per la quale reperire risorse. In questo modo, anche tutti i paesi più piccoli avranno l'occasione di promuovere le loro culture uniche e speciali. Una volta che la banda larga verrà estesa ovunque grazie al lavoro di Commissione e Stati membri, il principio di uguaglianza diventerà una realtà in termini di erogazione di servizi culturali, di biblioteche, musei e archivi elettronici.

Marek Henryk Migalski (ECR). – (PL) Né il mio gruppo politico, né io personalmente, siamo particolarmente a favore di programmi e istituzioni di grande entità o della creazione di realtà che vadano al di là di quanto è necessario. Tuttavia, Europeana non appartiene a questa categoria. Anzi, è un'entità molto importante, soprattutto perché viviamo in un'epoca di cultura visiva, e non scritta. Ciò significa, come ha dimostrato Neil Postman nel suo splendido libro *Amusing Ourselves to Death* (Divertiamoci fino alla morte), che la cultura visiva sta svalutando il dibattito pubblico e impoverendo noi cittadini. A propria volta, questo vuol dire che se un progetto ha la possibilità di incoraggiare l'abitudine alla lettura, ha la possibilità di migliorare le menti dei cittadini, e in tal modo l'Unione europea contribuirebbe a rafforzare la qualità dell'istruzione dei propri cittadini e del modo in cui operano, e di conseguenza negli Stati membri tali cittadini sarebbero più attivi e saggi, e quindi migliori.

Georgios Papanikolaou (PPE). – (EL) Signor Presidente, onorevoli colleghi, stiamo discutendo un'iniziativa che potrebbe dimostrarsi una vera ricchezza per l'Unione e in questo frangente vorrei nuovamente ringraziare la relatrice, onorevole Trüpel, per l'eccellente relazione che ha prodotto.

Stiamo parlando di un archivio culturale elettronico degli Stati europei che consentirà l'accesso a informazioni culturali primarie, e vorrei cogliere l'occasione per sottolineare che la buona riuscita di Europeana dipenderà dal formato che sceglieremo, e con questo intendo dire che non vogliamo che Europeana sia una riproduzione delle piattaforme elettroniche già esistenti, quali Google o Wikipedia.

Vogliamo una fonte seria e affidabile, che contenga informazioni di importanza e rilevanza scientifica, una fonte in cui vengano protetti i diritti di proprietà intellettuale e che salvaguardi la serietà dei contenuti. A mio avviso, tale aspetto è garantito dagli emendamenti presentati e dalla discussione sull'argomento che si è svolta in sede di commissione per la cultura e l'istruzione. Ovviamente, un aspetto che non può essere salvaguardato è l'interesse da parte degli Stati membri a sfruttare tale strumento per promuovere la loro cultura.

E' qui che dobbiamo sviluppare tutti il nostro ruolo, spiegando l'importanza del progetto ai nostri governi nazionali e ai cittadini dei paesi membri, per conferire impulso a tale progetto e consentirci di utilizzarlo nel medio termine nella maniera migliore possibile.

Petra Kammerevert (S&D). – (DE) Signor Presidente, onorevoli deputati, prima di tutto vorrei estendere i miei più sinceri ringraziamenti all'onorevole Trüpel per la relazione eccellente oggetto della discussione odierna.

Lo reputo un progetto magnifico che renderà disponibile ai popoli europei e a tutto il mondo il patrimonio culturale diversificato dell'Europa sotto forma di biblioteca digitale in rete. Tuttavia, sono ancora necessari altri sforzi congiunti da parte nostra per tradurre tale progetto in un successo autentico. Secondo il mio gruppo, una condizione imprescindibile in tal senso è il libero accesso – e ciò significa anche, per quanto possibile, gratuito – al nostro patrimonio culturale tramite Europeana.

In sede di discussioni congiunte, abbiamo raggiunto un buon compromesso che da una parte tutela gli interessi degli autori di opere protette, e al contempo garantisce la necessaria libera accessibilità, e mi preme che la Commissione tenga conto anche di tali proposte e le adotti in futuro.

Un'altra condizione irrinunciabile è che gli Stati membri acquisiscano sempre maggiore consapevolezza della propria responsabilità. Per il mio paese, ciò significa che non è accettabile che Goethe sia disponibile in polacco e francese, ma non nella versione originale tedesca. A tale riguardo, dobbiamo rivolgere tutti un appello più urgente agli Stati membri affinché mettano nuovamente a disposizione le risorse finanziarie adeguate per tradurre Europeana in un vero progetto di successo anche da questo punto di vista.

Silvia-Adriana Țicău (S&D). – (RO) Tenuto conto dei vantaggi offerti ai cittadini dell'Unione europea grazie all'accesso a Europeana, ritengo che il contenuto digitale esistente debba essere messo a disposizione in tutte le lingue ufficiali dell'Unione europea. Credo inoltre che sia d'importanza fondamentale offrire ai cittadini disabili l'accesso al contenuto digitale di Europeana. Alla luce di ciò, occorre non solo un formato adeguato, ma anche un accesso che sia adatto alle loro esigenze.

Raccomandiamo alla Commissione europea di chiedere ai fornitori di contenuti digitali di certificare la sicurezza dei siti Internet collegati a Europeana. Infine, ma non da ultimo, ritengo che sia importante mettere in campo un sistema sostenibile in termini di finanziamenti e sviluppo del progetto Europeana. Signora Commissario, la invito a esprimersi anche sulla revisione della direttiva sull'armonizzazione di determinati aspetti dei diritti d'autore e dei diritti correlati nella società dell'informazione.

Neelie Kroes, vicepresidente della Commissione. – (EN) Signor Presidente, onorevoli deputati e, naturalmente, onorevole Trüpel, siamo rimasti tutti affascinati dalla sua relazione, che accogliamo con favore. Ritengo che di fatto "Europeana – le prossime tappe" rappresenti soltanto l'inizio di un'avventura ricca di sfide e che, tra l'altro, dia prova del forte sostegno politico a favore dell'ulteriore sviluppo di Europeana quale punto d'accesso comune al ricco e variegato patrimonio culturale europeo nell'era digitale.

Vorrei pertanto ringraziare l'onorevole Trüpel, la relatrice, per il lavoro svolto, e rivolgerle i miei complimenti per la scelta del nome, che di per sé dà già prova di unicità: "Europeana" – non serve nemmeno spiegare di che cosa si tratta.

La Commissione può inoltre appoggiare la proposta alternativa di risoluzione, che incontra il favore dei principali gruppi politici del Parlamento, come mi è stato riferito.

E' un progetto ambizioso e, lo ripeto, è soltanto l'inizio. Mira a mettere a disposizione su Internet libri, giornali, mappe, oggetti da museo, materiale audiovisivo e archivi sonori di tutta Europa in forma digitalizzata, il che è essenziale per garantire l'accesso alla cultura nell'era digitale. Non è soltanto quello che ha ricordato l'onorevole Migalski, vale a dire la possibilità che ci offre di diventare dei cittadini migliori. Ebbene, aspettiamo e lo scopriremo, ma in ogni caso ci dà la possibilità di essere più felici, in quanto la fruizione della cultura, nella maggior parte dei casi, genera felicità, per così dire.

La relazione del Parlamento sottolinea giustamente la presenza della componente economica. La digitalizzazione e l'accessibilità online del nostro patrimonio culturale andrà a vantaggio di diversi settori di attività: pensiamo all'istruzione, alla ricerca, al turismo e ai mezzi di comunicazione.

Il sito di Europeana è il frutto di una collaborazione senza precedenti tra biblioteche, archivi e musei europei. Al momento, come giustamente precisato dall'onorevole Trüpel, consente l'accesso diretto a 7 milioni di oggetti digitalizzati. Lo ripeto, è solo l'inizio e dobbiamo seguire questa strada. Si può fare di più e bisogna fare di più. La relazione del Parlamento mette in luce diverse aree di Europeana e delle politiche correlate per le quali è necessario compiere progressi negli anni a venire.

Lo sviluppo del sito dipende in primo luogo dalle iniziative degli Stati membri, che dovrebbero fare di più per digitalizzare il loro patrimonio culturale e rendere disponibili tutti i loro oggetti digitalizzati tramite Europeana. Sono lieta che il Parlamento si unisca alla Commissione nel chiedere agli Stati membri di accelerare tale processo. Prima avverrà, meglio sarà.

Il Parlamento evidenzia che Europeana non dovrebbe soltanto garantire l'accesso alle opere di dominio pubblico, bensì dovrebbe anche contenere materiale ancora protetto dai diritti d'autore. Convengo che vi è l'esigenza impellente – ed è la mia risposta all'onorevole Țicău – di individuare soluzioni praticabili per mettere online le opere fuori stampa, per gestire la questione delle opere orfane (opere per le quali è impossibile individuare i titolari dei diritti). Se non interverremo in tal senso rischieremo che l'Europa tra qualche anno accumuli un ritardo, in particolare rispetto agli Stati Uniti.

Al momento, la Commissione sta conducendo una valutazione d'impatto su una possibile soluzione legale per le opere orfane a livello europeo, e stiamo discutendo le varie opzioni, ma se non vi dispiace tornerò sull'argomento quando parleremo dell'agenda digitale, in quanto è una delle questioni che dobbiamo intavolare.

Verso la fine dell'anno verrà lanciata una nuova versione potenziata di Europeana, e si prevede che per allora sarà possibile accedere a oltre 10 milioni di oggetti digitalizzati. Il sito verrà ulteriormente sviluppato negli anni successivi. Il Parlamento precisa giustamente che per la buona riuscita di Europeana è essenziale sensibilizzare nei confronti del sito sia le istituzioni culturali, che potrebbero contribuire col loro contenuto

digitalizzato, sia il grande pubblico. Un'attenzione speciale andrebbe prestata ai più giovani, giustamente ricordati anche da voi, un segmento particolarmente importante della nostra popolazione, che potrebbe essere raggiunto tramite le scuole.

La Commissione è pienamente intenzionata a continuare il lavoro per lo sviluppo di Europeana e delle politiche correlate, un'area chiave di lavoro nell'ambito dell'agenda digitale europea. Vale comunque la pena combattere per questo fine.

Presidente. - La discussione è chiusa.

La votazione si svolgerà tra due settimane durante la prossima tornata di Bruxelles.

Dichiarazioni scritte (articolo 149 del regolamento)

Lidia Joanna Geringer de Oedenberg (S&D), *per iscritto.* – (PL) Europeana, la biblioteca digitale europea, deve affrontare molte sfide al giorno d'oggi. Il successo di quest'impresa paneuropea è tutt'altro che assicurato. In primo luogo, perché fino ad ora il contenuto di Europeana è stato principalmente rappresentato da opere che provengono da pochi dei paesi più attivi. Secondariamente, non si tratta di opere contemporanee, che susciterebbero l'interesse maggiore, bensì di opere più vecchie che sono già di dominio pubblico. Vorrei richiamare soprattutto l'attenzione su un aspetto del progetto Europeana che, a mio avviso, è di primaria importanza per la sua buona riuscita – i finanziamenti. Il processo di ampliamento delle collezioni digitali è molto costoso e richiederà molti più anni di lavoro. Nel frattempo, Europeana ha risorse finanziarie garantite solo fino al 2013, come parte di un progetto finanziato in parte dalla Commissione europea e dagli Stati membri, e in parte da sponsor privati. Ritengo sia essenziale assicurare fonti stabili di finanziamento come parte delle nuove prospettive finanziarie per il periodo 2014-2020. Dotazioni europee sotto forma di sovvenzioni concesse alle singole istituzioni culturali dei paesi membri dovrebbero incoraggiare questi ultimi ad essere più efficaci nella digitalizzazione delle collezioni. Al contempo andrebbero introdotti obiettivi di digitalizzazione obbligatori, a cui gli Stati membri dovrebbero conformarsi entro scadenze specifiche. Solamente l'attuazione coerente di un approccio di obblighi e incentivi garantirà che Europeana diventi un portale appetibile che desti l'interesse di lettori e ricercatori, e non un deposito digitale utilizzato per la conservazione sentimentale di vecchie cianfrusaglie.

Iosif Matula (PPE), *per iscritto.* – (RO) E' nostra intenzione trasformare Europeana in un progetto nuovo di zecca dedicato ai valori culturali europei, e non in un'alternativa al progetto di digitalizzazione dei libri di Google. Europeana, che riunisce in un unico progetto una biblioteca, un museo e un archivio digitale, deve promuovere un patrimonio europeo unico, offrire una fonte credibile di informazioni e consentire agli Stati membri di aggiungere contenuti in maniera formale e strutturata.

Europeana non deve diventare un portale come Wikipedia, dove tutti possono inserire testi senza che siano stati preventivamente verificati. Tale pratica dà ovviamente luogo a numerosi errori nel contenuto che viene inserito. A tale proposito, potremmo creare una sezione speciale sul sito in cui gli utenti possano discutere gli uni con gli altri, senza dare loro la possibilità di modificare il contenuto culturale presente sul sito.

E' importante concentrare l'attenzione sulla presentazione grafica del sito di Europeana, sull'elevare il suo profilo e sul renderlo accessibile in un momento in cui la presentazione grafica attuale non è molto orientata all'utente e potrebbe determinare una perdita di interesse pubblico. Sulla base delle considerazioni suddette, appoggio la proposta di risoluzione presentata dal gruppo del Partito popolare europeo (Democratico cristiano) quale alternativa al parere corrente presentato nella relazione, in modo da contribuire a creare un portale valido in termini di informazioni reperibili dal pubblico.

Emil Stoyanov (PPE), *per iscritto.* – (BG) Onorevoli colleghi, attualmente uno dei nostri compiti principali come politici e cittadini consiste nel preservare il nostro patrimonio culturale europeo per le generazioni future. Europeana è uno dei progetti di spicco in questo settore, utile per accelerare i processi di digitalizzazione del patrimonio culturale in ogni singolo Stato membro. Rimangono tuttavia ancora da risolvere problemi di natura culturale e legale associati alla digitalizzazione di massa dei libri, compresi quelli attualmente di proprietà delle biblioteche europee. I diritti d'autore e la legislazione in materia che vige negli Stati membri costituiscono una delle sfide più ingenti per Europeana. Anche la concorrenza con Google presenta diverse problematiche che andranno risolte. In tal senso, occorre reperire tutte le risorse possibili per sostenere le biblioteche, i musei e gli archivi nazionali, affinché il progetto Europeana possa rispecchiare veramente la ricchezza e la diversità del patrimonio culturale d'Europa. Nel corso delle discussioni in sede di commissione per la cultura e l'istruzione, ho suggerito di conferire al Parlamento determinati poteri di controllo sul progetto, ma mi rendo conto che, in base alle norme attuali, ciò non è possibile. Auspico comunque che il Parlamento

europeo, come unica istituzione comunitaria i cui membri vengono eletti direttamente, possa un giorno esercitare il proprio controllo sulle iniziative europee. Grazie dell'attenzione.

22. Valutazione del Piano d'azione per il benessere degli animali 2006-2010 (breve presentazione)

Presidente. - L'ordine del giorno reca la relazione (A7-0053/2010) presentata dall'onorevole Paulsen, a nome della commissione per l'agricoltura e lo sviluppo rurale, sulla valutazione del Piano d'azione per il benessere degli animali 2006-2010.

Marit Paulsen, relatore. – (SV) Signor Presidente, il benessere degli animali è di fatto un tema che sta a cuore alla maggior parte dei cittadini europei. Il benessere degli animali non riguarda solamente questi ultimi, bensì ha anche a che vedere con la nostra identità, con quello che riteniamo di rappresentare e con quello che pensiamo rappresenti l'Europa, nonché con quelli che consideriamo i tratti distintivi della civiltà; è sinonimo di rispetto e del modo in cui trattiamo tali creature, i nostri compagni di viaggio della vita.

Nella mia valutazione, appoggiata dalla commissione per l'agricoltura e lo sviluppo rurale, ho constatato che gran parte del piano quinquennale adottato dal Parlamento nel 2006 – per il quale la relatrice era stata l'onorevole Jeggle – è stata attuata con discreta ragionevolezza. Manca un tassello molto importante del mosaico, vale a dire la conformità alle norme. Di conseguenza, quando ho delineato il prossimo piano quinquennale – che sia io sia la commissione auspichiamo possa essere tradotto in realtà nell'anno in corso – mi sono concentrata sul rafforzare la conformità alla legislazione vigente.

Al momento si tratta soprattutto della direttiva sulla vita, il benessere e la gestione dei suini. Riguarda anche il problema ricorrente del trasporto degli animali su distanze molto lunghe, a volte in condizioni pessime. In altre parole, si tratta della conformità alle leggi, direttive e regolamenti già promulgati, nonché del controllo di tale conformità e delle sanzioni contenute nella legislazione.

Inoltre, gradirei un approccio leggermente nuovo – in particolare più olistico. Mi piacerebbe che venisse promulgato un atto legislativo generale sulla protezione degli animali che fissi degli standard di base per l'Europa, l'UE e il mercato interno, che contempli anche dei livelli minimi.

E' importante per due ragioni. In primo luogo, per la concorrenza a livello di mercato interno dell'Unione; in altre parole, non è accettabile che un paese tragga un vantaggio competitivo per aver trascurato il benessere degli animali. La seconda ragione, forse la più importante, è che esigiamo molto dagli agricoltori e produttori europei, che a loro volta devono essere tutelati dalla concorrenza sleale dei paesi terzi. E' irragionevole pretendere così tanto da loro se non siamo disposti a garantire il commercio leale. Inoltre – un aspetto che potrebbe non essere molto popolare – in un modo o nell'altro dobbiamo pagare per il benessere degli animali. Che ciò avvenga contestualmente alla vendita o tramite le imposte potrà essere oggetto di discussioni future. Occorre inoltre stabilire una rete permanente e ben organizzata – vi prego di notare che non sto parlando di una nuova autorità, bensì del coordinamento delle funzioni delle istituzioni scientifiche eccellenti di cui già disponiamo in Europa.

Infine, ma non da ultimo, dobbiamo affrontare la questione della somministrazione di antibiotici negli allevamenti di animali. Non mi riferisco al rischio di tracce di antibiotici presenti negli alimenti, bensì alla resistenza agli antibiotici – in particolare tra i batteri zoonotici – una minaccia notevole per la salute pubblica.

Chris Davies (ALDE). – (EN) Signor Presidente, mi preme citare un atto legislativo che il commissario – che per cinque anni è stata commissario per l'energia – conoscerà sicuramente. Mi riferisco alla direttiva sulle galline ovaiole, che impone che entro la fine dell'anno vengano elevati gli standard di benessere degli animali delle gabbie in cui vengono tenute le galline in questione.

Pensavo che i costi si aggirassero sulle migliaia di euro. Di fatto, in molti centri commerciali, i costi sono dell'ordine di grandezza dei milioni di euro, in quanto sono necessarie attrezzature industriali su larga scala. Molti paesi si sono adeguati alla direttiva. Molti agricoltori hanno investito risorse per garantire l'innalzamento degli standard in materia di benessere degli animali al livello richiesto, ma non credo che conseguiremo la conformità in tutta l'Unione europea entro la fine dell'anno.

Vorrei sapere quali iniziative intraprenderà la Commissione e quali azioni sta avviando per tentare di conseguire il rispetto delle normative.

La relatrice ha chiesto il divieto di commercio per le uova che non sono conformi alla legislazione. Non credo che si possa fare. Vorrei comunque avere la certezza che la Commissione sta agendo proattivamente per garantire che gli Stati membri e i loro agricoltori si impegnino ad elevare tali standard relativi al benessere degli animali e che a tutti vengano garantite condizioni di parità.

Michel Dantin (PPE). – (FR) Signor Presidente, onorevole Paulsen, grazie della relazione. Vorrei elogiare il lavoro che è stato fatto dai diversi relatori ombra come parte della preparazione del documento e, in particolare, dalla relatrice del mio gruppo, onorevole Jeggle.

La questione ha un'eco diversa nei vari paesi europei. Non tutti i produttori o consumatori percepiscono allo stesso modo tale problematica. Malgrado ciò, la legislazione europea sta gradualmente riuscendo a creare uno standard molto rigoroso, che secondo me dovremmo sfruttare meglio nei negoziati internazionali e in particolare nel controllo dei prodotti importati.

Tuttavia, come è già stato ricordato, tali norme comportano un costo, e ogni giorno assistiamo all'aumento di tale costo ai danni degli agricoltori e di altri operatori, in un momento in cui la redditività dell'agricoltura è messa a durissima prova. Questa è pertanto una giustificazione chiara della politica agricola comune. Se spendiamo 100 euro pro capite all'anno per finanziare una politica agricola comune, il benessere degli animali è un'ottima ragione che giustifica la necessità di tali finanziamenti.

Vasîlica Viorica Dăncilă (S&D). – (RO) Vorrei congratularmi con l'onorevole Paulsen per la relazione, che offre soluzioni per il benessere degli animali e i problemi sollevati da questo tema in seno alle politiche europee. Tutti sanno che la salute degli animali consiste nel loro benessere e in un livello minimo specifico di agio biologico, senza il quale gli stessi sono impossibilitati a esprimere pienamente la loro vitalità e il loro comportamento naturale, a seconda dei cambiamenti che intervengono nel loro ambiente vitale.

Per tale ragione ritengo che a livello di Unione europea vada proseguito l'impegno e aumentata la competitività del settore agricolo mediante la promozione e l'osservazione delle norme attuali che disciplinano il benessere degli animali, che devono anche essere conformi ai requisiti per la loro tutela. Di conseguenza, gli Stati membri sono chiamati a valutare una revisione delle loro tecnologie per l'allevamento e a sostituire le vecchie tecnologie con altre che siano all'avanguardia e garantiscano prestazioni elevate, e che tengano conto delle esigenze fisiologiche degli animali e permettano di sfruttarne il potenziale biologico produttivo in condizioni ideali, assicurando inoltre una migliore sicurezza alimentare. A tal fine è ovviamente necessario sia stanziare risorse adeguate a questo settore sia utilizzare efficacemente le opportunità di sostegno offerte dalle stesse, in modo tale che gli Stati membri possano investire in soluzioni moderne e innovative tese a privilegiare il benessere degli animali.

A mio avviso, per individuare le soluzioni migliori, un ruolo importante può essere assegnato al coinvolgimento dei cittadini comuni e della società civile nella redazione e attuazione dei programmi per il settore, che devono essere su misura per le situazioni effettive esistenti in ogni paese membro.

Anneli Jäätteenmäki (ALDE). – (FI) Signor Presidente, il benessere degli animali è anche una misura del nostro livello di civiltà come popolo europeo. L'Unione europea deve garantire l'aggiornamento della legislazione e il funzionamento della supervisione. Al momento, sono ravvisabili carenze in entrambe le aree.

E' stata sollevata la questione del trasporto degli animali. Abbiamo visto alcuni filmati duri e crudeli in televisione, e su questo fronte, come su qualsiasi altra questione associata al benessere degli animali, ci attendiamo un intervento repentino da parte della Commissione, per assicurarci che gli animali vengano trattati in maniera dignitosa.

Andris Piebalgs, membro della Commissione. – (EN) Signor Presidente, vorrei ringraziare il Parlamento e in particolare l'onorevole Paulsen per la relazione di iniziativa relativa al Piano d'azione comunitario per il benessere degli animali. La relazione non solo riflette quanto accaduto finora, ma contiene anche idee utili e importanti per una strategia futura sul benessere degli animali.

Il Piano d'azione, adottato nel 2006, è sostanzialmente riuscito. Ha riunito iniziative comunitarie distinte in un'unica visione del benessere degli animali, e la sua attuazione è stata generalmente soddisfacente. Detto ciò, la Commissione condivide l'opinione espressa durante questa sessione *catch the eye* secondo cui l'applicazione della legislazione continua a essere un grave problema e occorre mantenere e moltiplicare gli sforzi per garantire un'attuazione adeguata.

In merito alla domanda dell'onorevole Davies, forniremo una risposta scritta, ma in linea di massima la Commissione si sta impegnando sul fronte dell'attuazione. Le norme approvate andrebbero applicate. Non si tratta soltanto di stato di diritto, bensì di concorrenza leale.

Concordiamo inoltre sulla necessità di promuovere un'equa concorrenza tra i produttori comunitari e terzi. Il benessere degli animali è anche una questione non strettamente commerciale che va difesa e illustrata durante i negoziati dell'OMC. La nostra strategia futura dovrà dirlo con chiarezza.

Prendo atto dell'invito per un nuovo piano d'azione 2011-15, e sono lieto di informarvi che la Commissione ha già iniziato a lavorare in tale direzione. Ambiamo a stabilire una nuova strategia per il benessere degli animali che adotti un approccio olistico, tenuto conto dei costi complessivi a carico dei produttori comunitari e degli effetti delle misure per il benessere sulla loro competitività.

Come citato nella relazione, l'articolo 13 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea sottolinea la necessità di prendere in considerazione tutti gli animali. Anche l'idea di una legge europea generale in materia di benessere degli animali che li riguardi tutti è molto interessante. Tale legge generale potrebbe costituire la base di iniziative future, compresa la legislazione, ma anche le informazioni al consumatore, l'istruzione, la ricerca e la promozione di standard più elevati.

Prendo inoltre atto con apprezzamento del sostegno offerto alla creazione di una rete europea di centri di riferimento per il benessere degli animali, che assisterebbe le istituzioni europee, gli Stati membri e le parti interessate nelle loro azioni volte a promuovere le iniziative per il benessere degli animali.

Mi associo al vostro parere secondo cui la strategia futura dovrebbe prendere attentamente in considerazione i costi e la competitività. Occorre garantire la coerenza tra le nostre politiche, senza dimenticare la sostenibilità complessiva delle nostre proposte da una prospettiva globale.

La relazione sottolinea inoltre che il bilancio comunitario dovrebbe corrispondere alle nostre ambizioni – in particolare, mettendo a disposizione risorse sufficienti per la ricerca, le nuove tecnologie e tecniche nel campo del benessere degli animali. Enfatizza inoltre la necessità di dotazioni consone per monitorare e sostenere adeguatamente i produttori comunitari.

Come ho precisato, la Commissione accoglie con favore tutte queste idee, che nel loro complesso dimostrano che il benessere degli animali occupa un posto prioritario nell'agenda dell'UE. La Commissione ha in animo di presentare una nuova strategia comunitaria per il benessere degli animali nel 2011.

Presidente. - La discussione è chiusa. La votazione si svolgerà tra due settimane durante la tornata di Bruxelles.

Dichiarazioni scritte (articolo 149 del regolamento)

Véronique Mathieu (PPE), per iscritto. – (FR) Il benessere degli animali è un tema importante. La legislazione europea in materia deve essere applicata con rigore, come raccomanda la relazione Paulsen. Inoltre, dobbiamo garantire che gli standard in materia di benessere degli animali imposti all'UE vengano applicati in entrambe le direzioni alle merci che varcano i confini dell'Europa. Di fatto, i nostri agricoltori e l'industria agroalimentare europea non devono essere penalizzati in un periodo in cui stanno sostenendo costi aggiuntivi per soddisfare i requisiti comunitari. Gli standard in materia di benessere degli animali devono andare di pari passo con la politica commerciale europea, con le tutele dei nostri posti di lavoro e con le pratiche della caccia per la gestione della fauna, cruciali per l'equilibrio della biodiversità. Vorrei inoltre esprimere le mie riserve a proposito della creazione di una rete europea di centri di riferimento per la protezione e il benessere degli animali. Quale relatrice per la concessione del discarico del 2008 alle agenzie decentrate dell'UE, mi rendo perfettamente conto del problema dell'istituzione di agenzie che, purtroppo, non hanno una coerenza generalizzata. Tale questione, che è all'esame del gruppo di lavoro interistituzionale sulle agenzie, va risolta prima che venga presa in considerazione la creazione di qualsiasi nuova agenzia.

23. Agricoltura dell'UE e cambiamenti climatici (breve presentazione)

Presidente. - L'ordine del giorno reca la relazione (A7-0060/2010) presentata dall'onorevole Le Foll, a nome della commissione per l'agricoltura e lo sviluppo rurale, sull'agricoltura dell'UE e i cambiamenti climatici [SEC(2009)0417 – 2009/2157(INI)].

Stéphane Le Foll, *relatore*. – (FR) Signor Presidente, signor Commissario, la relazione che presento al Parlamento tenta di dimostrare che il settore agricolo occupa una posizione e ha un ruolo da svolgere nella lotta contro il riscaldamento globale.

Questa settimana la natura ci ha rammentato – questa volta con i vulcani – che può esercitare un impatto notevole sulle attività umane e sul clima. Tuttavia, ciò significa che, malgrado tutto, gli uomini e l'Europa in particolare devono assumersi la responsabilità di combattere quello che noi chiamiamo riscaldamento globale.

La mia relazione si propone di dimostrare che il settore agricolo può continuare a ridurre sia le proprie emissioni di carbonio sia il consumo di combustibili fossili e che, al contempo e soprattutto, può offrire un contributo molto attivo alla fissazione del carbonio cosicché, a livello mondiale, si possano ridurre le emissioni di carbonio e garantire l'immagazzinamento e il sequestro di una quantità maggiore di carbonio.

La relazione tenta di illustrare la necessità che l'agricoltura abbandoni un approccio per compartimenti, che consiste nell'introduzione di una nuova direttiva sul suolo, l'acqua, i pesticidi e così via, a seconda del problema del momento, e cerchi invece di affrontare la questione agricola in modo più globale e sistematico.

All'interno di questo tipo di approccio, dovremo individuare delle soluzioni che garantiscano, come dicevo prima, che il settore agricolo non solo ridimensioni il proprio consumo di energia, ma partecipi anche attivamente alla fissazione del carbonio. Tale ruolo si riferisce in particolare alla fotosintesi e alla biomassa, soprattutto in un'area a cui tengo particolarmente, segnatamente il suolo e la capacità dei terreni europei di fissare il carbone organico.

A mio avviso, tale approccio, che prendo in esame nella relazione e che spero verrò appoggiato durante la votazione che si svolgerà durante la tornata di Bruxelles, consentirà all'agricoltura europea di inaugurare una nuova fase di sostenibilità e di assicurare una transizione a un'agricoltura più ecologica che le permetterebbe di guadagnare un vantaggio su numerosi altri continenti e sistemi agricoli. Nel corso di tale processo, eserciterebbe un impatto più positivo sia economico sia ambientale e, di conseguenza, anche in termini sociali.

La relazione tratta pertanto la questione specifica dell'agricoltura in relazione alla lotta contro il riscaldamento globale, ma si perita anche – per lo meno lo spero – di esplorare altre vie per sostenere in particolare il dibattito che riguarderà il futuro della politica agricola dopo il 2013.

Mi rivolgo alla Commissione; mi rivolgerò alle commissioni agricole, come ho fatto spesso, e mi rivolgerò anche ai vari ministri appena se ne presenterà l'occasione. Ritengo che sia opportuno dare una svolta. La PAC 2013 deve essere ambiziosa e prefiggersi obiettivi che aiutino i cittadini a capire perché ci occorre una politica agricola comune.

Ci serve una politica agricola comune perché la comunità degli agricoltori europei deve sia garantire la sicurezza alimentare sia abbracciare la filosofia della sostenibilità. In ogni caso, è questa la direzione che propongo nella mia relazione e quella lungo la quale spero che mi seguirà la maggioranza parlamentare.

Peter Jahr (PPE). – (DE) Signor Presidente, molte grazie al relatore per la relazione. L'agricoltura è il settore economico che si sta maggiormente adoperando, e che può ancora adoperarsi, per la protezione dell'ambiente. Siamo già riusciti a ridurre del 20 per cento le emissioni di gas serra in agricoltura. Inoltre, i terreni e le piante agricole assorbono grandi quantità di CO₂ dall'atmosfera. L'agricoltura fa pertanto parte della soluzione al problema dei cambiamenti climatici. D'altro canto, la produzione alimentare per i 500 milioni di cittadini dell'UE deve essere prioritaria, e al contempo occorre utilizzare le risorse nel modo più efficiente possibile e offrire il massimo livello di protezione dell'ambiente e della biodiversità.

Gli agricoltori non possono riuscirci da soli. Necessitano di una politica agricola europea forte che li sostenga. Solo così potremo produrre cibo sufficiente per la popolazione mondiale in espansione e, al contempo, proteggere l'ambiente per combattere i cambiamenti climatici.

Anneli Jäätteenmäki (ALDE). – (FI) Signor Presidente, la relazione Le Foll è estremamente importante, perché rispecchia la rilevanza della produzione alimentare e dell'agricoltura europea.

L'Europa deve essere autosufficiente, un fattore importante anche per prevenire i cambiamenti climatici, in quanto distanze di trasporto ravvicinate e alimenti locali sono il modo migliore per prevenire i cambiamenti climatici.

L'agricoltura deve essere ecologicamente sostenibile e, a tale riguardo, abbiamo molta strada da fare. I paesi membri dell'Unione europea possono svolgere un ruolo innovatore nella questione e, in tal senso, l'Europa e gli Stati membri occupano una posizione privilegiata, visto che abbiamo l'opportunità di investire nella ricerca.

Martin Häusling (Verts/ALE). – (DE) Signor Presidente, mi preme ringraziare sinceramente l'onorevole Le Foll per la relazione. Contiene punti molto importanti a cui dovremo prestare attenzione in futuro. Anche la protezione del clima deve far parte della nuova riforma agricola; deve essere integrata in tale riforma. In futuro ci occorreranno procedure sostenibili ed ecologiche che garantiscano la tutela ambientale. L'agricoltura non è soltanto una vittima in relazione alla protezione ambientale; contribuisce anche in maniera significativa alle cause. Il dieci per cento dei gas serra continuano a provenire dall'agricoltura: anche qui occorre una riduzione.

Dobbiamo inoltre tener conto di un tema citato nella relazione Le Foll, vale a dire il fatto che importiamo grandi quantitativi di soia dal Brasile, ad esempio. L'agricoltura europea è inoltre parzialmente responsabile del fatto che determinate estensioni di foresta primaria in altri paesi vengono convertite in terreni ad agricoltura intensiva, il che finisce per avere un impatto anche qui da noi. È un aspetto di cui tener conto in futuro. In futuro, dovremo anche tentare di ristabilire il nostro approvvigionamento proteico qui in Europa. Anche questo fa parte della soluzione ai problemi ambientali che hanno a che vedere con la tutela del clima.

Csaba Sándor Tabajdi (S&D). – (HU) Un aspetto estremamente importante della relazione Le Foll è che senza agricoltura non avremmo nemmeno la possibilità di intervenire per contrastare i cambiamenti climatici globali. Al contempo, penso in particolare alla silvicoltura che, ad oggi, continua a non ricevere un sostegno adeguato. Concordo pienamente con chi sostiene che in futuro, l'agricoltura dovrà essere più verde ed ecologica. Da una parte, si tratta di un concetto importante, dall'altra l'agricoltura produce numerosi esempi di beni pubblici ambientali – biodiversità, protezione della campagna, purezza dell'acqua e così via – che né il mercato né la politica agricola comune premiano a sufficienza. Pertanto, a partire dal 2013 la nostra politica agricola comune deve creare un mercato per i beni pubblici ambientali di modo che gli agricoltori possano ricevere servizi e compensazione ulteriori per i servizi aggiuntivi che erogano.

Sari Essayah (PPE). – (FI) Signor Presidente, questa relazione d'iniziativa riguarda un'area molto importante, in quanto il ruolo svolto dall'agricoltura è destinato ad aumentare in futuro. La domanda di cibo sta crescendo rapidamente a livello mondiale, e al contempo i cambiamenti climatici stanno assottigliando la superficie di terreno che può essere adibita a seminativi in tutto il pianeta. Inoltre, aumentano le esigenze dei consumatori in termini di qualità degli alimenti.

Oltre a garantire la propria sicurezza alimentare in maniera affidabile, l'Europa deve anche fare la propria parte per mantenere l'approvvigionamento alimentare anche negli altri continenti.

Anche gli investimenti nella silvicoltura sostenibile e lo sfruttamento delle foreste vanno considerati un aspetto importante della politica comunitaria per il clima. Per questa ragione, sono rimasta lievemente delusa per il fatto che nella strategia UE 2020 viene investita solamente una somma esigua nell'agricoltura e nella silvicoltura. Dopo tutto, queste due voci svolgono un ruolo vitale nel garantire la sicurezza degli alimenti europei, una produzione più efficace di bioenergia e l'autosufficienza delle aree rurali.

Marit Paulsen (ALDE). – (SV) Signor Presidente, se me lo consente, vorrei ringraziare il relatore per un approccio veramente innovatore. Sono personalmente convinta che l'agricoltura e la silvicoltura siano indubbiamente i fattori più importanti nei nostri sforzi volti a ridurre le emissioni di biossido di carbonio, soprattutto se vogliamo fissare il carbonio negli alberi, nelle piante e nelle radici e immagazzinarlo nel suolo. Ciò non comporta l'apprendimento di nuove tecnologie né la conduzione di progetti di ricerca, in quanto disponiamo già della conoscenza e degli strumenti necessari.

Visto che mi sono appena espressa sulla protezione e il benessere degli animali, vorrei sollevare un interrogativo radicale: non è forse la politica agricola comune stessa che dovremmo cambiare? Se ricompensassimo gli agricoltori per tutti i vantaggi che producono e che sono essenziali per la vita – come in questo caso – per tutta la società, a questo punto invece di pagare per quello che le persone possiedono le pagheremmo per quello che fanno.

Vasileica Viorica Dăncilă (S&D). – (RO) In primo luogo ci tengo a congratularmi col relatore per l'approccio onnicomprensivo che ha adottato nella gestione di uno dei problemi più impellenti del momento. I cambiamenti climatici rappresentano una delle minacce più gravi non solo per l'ambiente, ma anche per l'economia e la società. Le rese agricole oscillano da un anno all'altro, fortemente condizionate dalle variazioni

di condizioni climatiche estreme, il che esercita un impatto implicito su ogni settore economico, benché l'agricoltura rimanga il più vulnerabile.

Alla luce di ciò, le strategie della Commissione europea devono considerare sia la prevenzione sia il ridimensionamento delle ripercussioni avverse sull'agricoltura nell'Unione europea, attuando un piano d'azione nelle aree più colpite. Mi riferisco in particolare all'adeguamento delle attività agricole alle nuove condizioni: rimboschimento, gestione delle risorse idriche per l'agricoltura e trasformazione delle superfici inquinate in terreni ecologici.

L'altra misura deve essere un piano per il futuro teso a sradicare le cause dei cambiamenti climatici, promuovendo un'economia globale a basse emissioni di carbonio unita al sostegno della sicurezza energetica. L'Unione europea deve mantenere la propria posizione di leadership nella battaglia contro i cambiamenti climatici, che non deve scivolare al secondo posto a causa delle attuali difficoltà economiche.

Czesław Adam Siekierski (PPE). – (PL) Signor Presidente, l'approccio onnicomprensivo della relazione mi ha molto colpito. Avrei tuttavia una domanda semplice: qual è l'effettiva responsabilità, influenza e impatto dell'agricoltura sui cambiamenti climatici? Penso agli effetti benefici così come a quelli avversi. Si può sostenere che la posizione della scienza e i risultati delle nostre ricerche siano argomentazioni sufficientemente forti per attendersi un aumento così vertiginoso delle spese per combattere un riscaldamento che non è stato ancora completamente definito? Dopo tutto, esiste la necessità impellente di combattere le ripercussioni della crisi economica, la disoccupazione e altri problemi complessi derivanti dalla situazione socioeconomica dell'Unione.

In che misura la politica agricola comune sta già attuando i requisiti di tutela ambientale, e quali strumenti si possono applicare in futuro nella PAC in questo settore?

Chris Davies (ALDE). – (EN) Signor Presidente, vorrei parlarvi brevemente di casa mia. Ho la fortuna di vivere ai margini della brughiera di Saddleworth, tra le città di Manchester e Leeds. E' la parte meridionale di una zona torbosa che si estende dall'Inghilterra fino alla Scozia.

E' un habitat molto raro in Europa, che è stato anche molto impoverito da 250 anni di inquinamento industriale che hanno devastato la varietà delle specie che vi potevano esistere. A questi si sono aggiunti il sovrappascolo, probabilmente causato dalle pecore, e gli incendi. Man mano che le distese di torba si esauriscono, vengono ovviamente rilasciati gas che provocano il riscaldamento terrestre. Quella che dovrebbe essere una zona meravigliosa sta rilasciando una quantità potenzialmente enorme di gas che causano il riscaldamento globale.

La Royal Society for the Protection of Birds (Società reale per la protezione degli uccelli) sta ora tentando di ripristinare tale habitat e di far ricrescere lo sfagno che aveva dato luogo alle distese di torba. I fondi necessari non sono dell'ordine dei milioni di euro – bensì delle decine di migliaia o forse delle centinaia di migliaia. Una somma esigua che può contribuire sia al ripristino e alla promozione della biodiversità, sia alla tutela di questo habitat di brughiera che assicura il contenimento dei gas causa del riscaldamento terrestre. E' un aspetto che dovremmo sicuramente tenere a mente quando ci accingeremo a riformare la politica agricola.

Silvia-Adriana Țicău (S&D). – (RO) L'agricoltura è all'origine di una quota ingente del volume totale di emissioni di biossido di carbonio. Per questa ragione poniamo l'accento sulla necessità di migliorare l'efficienza energetica di questo settore. Esorto la Commissione a esaminare costantemente il nesso che sussiste tra i prezzi elevati dei generi alimentari e l'aumento dei prezzi dell'energia, soprattutto per quanto riguarda i combustibili utilizzati.

Mi preme ricordarvi che gli incentivi volti a incoraggiare la coltivazione sostenibile di colture energetiche non dovrebbero mettere a repentaglio la produzione alimentare. Per tale ragione, chiediamo alla Commissione di monitorare gli effetti dell'incremento della produzione di biocarburanti nell'Unione europea e nei paesi terzi in termini di variazione della destinazione dei terreni, di prezzi dei prodotti alimentari e di accesso ai generi alimentari.

Invitiamo la Commissione e gli Stati membri a promuovere la ricerca e sviluppo per la prevenzione e per consentirci di adattarci ai cambiamenti climatici. Mi riferisco in particolare alla ricerca nella generazione futura di biocarburanti.

Andris Piebalgs, membro della Commissione. – (EN) Signor Presidente, vorrei ringraziare il relatore, l'onorevole Le Foll, per questa relazione importante sull'agricoltura e i cambiamenti climatici.

La lotta contro i cambiamenti climatici è una priorità assoluta a livello globale. Anche l'UE sta offrendo un contributo significativo, mentre il settore agricolo sta già facendo la propria parte nella lotta contro i cambiamenti climatici. Abbiamo una politica che limita le emissioni di gas serra. Anche l'agricoltura fornisce fonti di energia rinnovabile mediante un utilizzo più oculato dell'intero ciclo e di tutti i prodotti che provengono dall'agricoltura. Inoltre, la politica agricola dell'UE si propone di ottimizzare la funzione di depositi di carbonio dei terreni agricoli.

Dalla riforma del 1992 sono stati compiuti notevoli progressi in termini di integrazione di tutte le considerazioni ambientali nella politica agricola comune. La recente riforma "valutazione dello stato di salute" ha rappresentato un ulteriore passo in questa direzione, con particolare enfasi sul contenimento e l'adeguamento ai cambiamenti climatici.

Il quadro attuale della politica agricola comune fornisce un approccio equilibrato tra requisiti vincolanti applicati mediante la conformità incrociata, che pone dei limiti ad alcune pratiche agricole, e incentivi positivi per pratiche agricole favorevoli al clima promosse dallo sviluppo rurale.

La Commissione è pienamente d'accordo con l'opinione secondo cui i cambiamenti climatici devono ora essere affrontati a livello globale, ed è anche importante che gli altri seguano il nostro esempio. Da una parte dobbiamo aiutare ulteriormente l'agricoltura comunitaria a contribuire alla limitazione dei cambiamenti climatici riducendo le proprie emissioni di gas serra, potenziando il sequestro della CO₂ nel suolo e sfruttando le energie rinnovabili da altre fonti, e dall'altra dobbiamo essere più produttivi, più efficienti nel garantire approvvigionamenti alimentari, dimostrando in questo modo che si possono conseguire entrambi gli obiettivi: la sicurezza alimentare da un lato e la sostenibilità ambientale dall'altro.

Ora, in preparazione della politica agricola comune per gli anni successivi al 2013 e alla luce dei risultati dei negoziati in corso sui cambiamenti climatici, la Commissione studierà soluzioni per meglio promuovere e integrare gli obiettivi dell'adeguamento e del contenimento negli strumenti della politica agricola comune.

Presidente. - La discussione è chiusa.

La votazione si svolgerà tra due settimane durante la tornata di Bruxelles.

Dichiarazioni scritte (articolo 149 del regolamento)

Robert Dušek (S&D), per iscritto. – (CS) L'agricoltura è e continuerà a essere interessata direttamente dai cambiamenti climatici, in quanto si occupa di organismi viventi, e sulla sua resa incidono soprattutto la qualità del suolo, dell'acqua e dell'aria. Purtroppo, al momento l'agricoltura contribuisce anche (nella misura di quasi il 10 per cento) alla creazione di gas serra. I fertilizzanti all'azoto rilasciano ossido nitroso e i processi digestivi del bestiame provocano la liberazione di metano. E' proprio l'agricoltura che può ovviamente essere utile nella lotta al riscaldamento globale, soprattutto attraverso nuove metodologie di coltivazione volte a preservare il suolo e a ridurre l'immagazzinamento della CO₂, mediante il sostegno alla silvicoltura, all'agrosilvicoltura e all'agricoltura biologica. Accolgo con favore e appoggio pienamente il parere del relatore concernente l'introduzione di un'autentica politica europea per la silvicoltura, che ci consentirebbe di sostenere l'amministrazione e la conseguente produzione delle foreste, e non solo di sfruttarle per attività economiche incentrate principalmente alla creazione di profitti finanziari, che sia per entità private o seminazionalizzate. La ricerca scientifica dimostra che questo settore è l'unico in grado di catturare il carbonio in forma naturale e non inquinante. Le foreste sono inoltre utili per risolvere i problemi di erosione e degrado del suolo, di scarsità delle risorse idriche e di inquinamento, e per preservare la diversità biologica di specie animali e vegetali. Per tutte le suddette ragioni appoggio l'adozione della relazione.

Mairead McGuinness (PPE), per iscritto. – (EN) Accolgo con favore questa relazione puntuale che tratta del ruolo che può svolgere l'agricoltura nel mitigare l'impatto dei cambiamenti climatici. La relazione della FAO *The State of Food and Agriculture 2009* (Lo stato dei generi alimentari e dell'agricoltura nel 2009) sottolinea l'esigenza del bestiame nella produzione alimentare mondiale. Per soddisfare la domanda globale di cibo, è essenziale mantenere i nostri attuali livelli di produzione. Dovremo tuttavia trovare un equilibrio tra la fornitura sufficiente di alimenti per la popolazione mondiale e la produzione di tali generi alimentari in modo da non aumentare gli impatti negativi sul clima del pianeta. Il ruolo che potranno svolgere gli agricoltori europei si chiarirà durante le discussioni in corso sulla forma futura della PAC dopo il 2013, ed è essenziale che l'UE aiuti i nostri agricoltori a individuare quell'equilibrio.

Appoggio pienamente l'invito del Parlamento a ricompensare gli agricoltori per gli sforzi compiuti nella riduzione delle emissioni e a sostenerli nell'adeguamento alle misure di mitigazione del clima. La proposta

della relazione di sviluppare una strategia a livello di UE per affrontare l'impatto delle condizioni meteorologiche avverse sull'agricoltura comunitaria è molto gradita e di fatto molto pertinente, considerando le condizioni climatiche particolarmente sfavorevoli che si sono abbattute sugli agricoltori nei mesi scorsi.

Rovana Plumb (S&D), per iscritto. – (RO) I cambiamenti climatici esercitano un impatto diretto sull'agricoltura. Le ripercussioni più gravi sono particolarmente evidenti tra le popolazioni delle aree rurali, che sono costrette a trarre il proprio sostentamento dall'agricoltura. Le donne sono tra i soggetti più vulnerabili all'impatto dei cambiamenti climatici. Le ragioni alla base di ciò sono da un lato il fatto che in molti paesi costituiscono la maggioranza della forza lavoro agricola, e dall'altro che non hanno le stesse possibilità degli uomini di realizzare guadagni.

Il metodo agricolo impiegato nel millennio che è appena iniziato richiede notevoli sacrifici per soddisfare le esigenze più importanti: garantire la sicurezza alimentare per la popolazione mondiale (che si prevede raggiungerà i 9 miliardi nel 2050), armonizzare le misure a sostegno dell'incremento quantitativo e qualitativo della produzione agricola, che deve conciliare la produzione di alimenti con le esigenze di sviluppo imposte dalla produzione di biocarburanti, oltre a proteggere gli ecosistemi e a spezzare il legame tra crescita economica e degrado ambientale.

Ritengo che vada adottata una nuova strategia basata su un nuovo approccio incentrato su modelli di produzione agricola sostenibili, che impongono l'introduzione di aiuti compensatori per coprire i costi aggiuntivi correlati a tali obiettivi (ad esempio i contratti di ecocertificazione locale), nonché la creazione di "posti di lavoro ecologici" e l'integrazione delle donne nel mercato del lavoro (conservazione delle aree rurali, mantenimento della biodiversità, serre per ortaggi e fiori).

24. Agricoltura in zone caratterizzate da svantaggi naturali: una valutazione specifica (breve presentazione)

Presidente. - L'ordine del giorno reca la relazione (A7-0056/2010) presentata dall'onorevole Dorfmann, a nome della commissione per l'agricoltura e lo sviluppo rurale, sull'agricoltura in zone caratterizzate da svantaggi naturali: una valutazione specifica [COM(2009)0161 – 2009/2156(INI)].

Herbert Dorfmann, relatore. – (DE) Signor Presidente, signor Commissario, onorevoli colleghi, in questa relazione ci occupiamo di una comunicazione della Commissione che riguarda l'agricoltura in zone caratterizzate da svantaggi naturali.

In particolare, riguarda la delimitazione delle aree svantaggiate e l'individuazione di nuovi sistemi di classificazione. Al momento tali aree vengono definite sulla base di criteri principalmente nazionali. Ve ne sono oltre 100 di criteri, e sono completamente diversi a seconda dello Stato membro della nostra Unione.

Ciò va a discapito dell'uniformità, uno stato di cose che la Corte dei conti ha criticato in numerose occasioni. Nella sua comunicazione, la Commissione propone ora un nuovo sistema di delimitazione di tali zone utilizzando otto criteri diversi, il cui obiettivo è portare a una ridefinizione completa di tali aree.

Il Parlamento ignora quale impatto eserciteranno tali criteri, in quanto le simulazioni di zona che la Commissione aveva chiesto agli Stati membri non erano disponibili quando abbiamo redatto questo documento, né abbiamo avuto la possibilità di visionare tali simulazioni.

Vorrei sintetizzare le proposte contenute nella relazione. In linea di principio, siamo dell'avviso che sia ragionevole e possibilmente anche necessario definire un metodo uniforme di delimitazione, al fine di garantire l'uniformità all'interno dell'Unione europea. Riteniamo inoltre che l'indennità di compensazione – che si potrebbe considerare il risultato più saliente di questo processo di delimitazione, in quanto lo scopo di quest'ultimo è essenzialmente la corresponsione di tali compensazioni alle zone in questione – sia un elemento estremamente importante della politica agricola e, soprattutto, renda possibili le pratiche agricole in luoghi nei quali sarebbero altrimenti molto difficili, vale a dire nelle aree svantaggiate, e in particolare di montagna.

Siamo tuttavia impossibilitati a effettuare una valutazione della qualità di tali criteri, cioè se possano o meno fungere allo scopo, in quanto al momento non abbiamo accesso alle simulazioni delle aree. Sussistono ciononostante dubbi molto specifici sul grado di precisione dei criteri proposti.

Va inoltre ancora chiarito se i criteri che la Commissione propone vadano esaminati in questo modo, vale a dire separatamente, criterio per criterio, oppure se, in determinate circostanze, sia opportuno valutare un

insieme di tali criteri. Gli svantaggi sono spesso associati a diversi fattori concomitanti e a noi sembra ragionevole valutare se non sia assolutamente essenziale tener conto di una serie di criteri.

Dobbiamo inoltre valutare se a tale proposito vada applicato il principio di sussidiarietà, in altre parole se, anche in questo caso, sia necessario redigere un quadro di massima utilizzando i nuovi criteri per poi dare agli Stati membri e alle regioni la possibilità di perfezionarlo.

Infine, ritengo che sia essenziale anche prendere in considerazione eventuali periodi di transizione. Tale delimitazione comporterà il depennamento di determinate aree dall'elenco delle zone in questione, e tali aree necessiteranno di un periodo di transizione sufficientemente lungo.

Per riassumere, mi preme precisare – e ritengo che anche la relazione rifletta tale posizione – che la comunicazione attuale della Commissione deve essere ulteriormente perfezionata e che va valutata con attenzione prima di essere attuata, in quanto eserciterà ripercussioni considerevoli sugli agricoltori interessati.

Vorrei infine ringraziare sentitamente i miei onorevoli colleghi del Parlamento e anche il personale della Commissione che, negli ultimi mesi, mi hanno aiutato a redigere questo documento.

Peter Jahr (PPE). – (DE) Signor Presidente, ringrazio il relatore per la relazione eccellente. Le sovvenzioni erogate a favore delle zone svantaggiate rappresentano un elemento chiave della politica agricola comune, il cui scopo è il mantenimento della diffusione universale dell'agricoltura in tutta Europa. Accolgo quindi con favore l'approccio della Commissione di mettere a punto un sistema che possa essere usato in tutta l'Unione per delimitare tali aree. Il punto cruciale, tuttavia, è se gli otto criteri che sono stati elaborati a tale scopo saranno effettivamente sufficienti. Non sono convinto che siano veramente i criteri giusti da utilizzare. Non riesco a spiegarmi – e ritengo che questa posizione sia condivisa anche dal relatore e dall'intera commissione per l'agricoltura e lo sviluppo rurale – perché la Commissione non ci abbia messo a disposizione i risultati della simulazione relativa agli effetti di tali otto criteri. Mi rivolgo pertanto alla Commissione: un'eventualità del genere non dovrebbe verificarsi tanto spesso, come invece accade.

Quando vogliamo e dobbiamo valutare qualcosa, ci serve ovviamente conoscere i risultati. In una certa misura considero tale gesto alla stregua di una mancanza di fiducia nel Parlamento. Ciò significa che c'è ancora molto lavoro da fare per questo progetto specifico di regolamento. Mi auguro che la Commissione esamini attentamente la relazione Dorfmann che noi abbiamo inserito nella nostra relazione. Personalmente, spero che l'onorevole Dorfmann potrà continuare a occuparsi politicamente della questione.

Martin Häusling (Verts/ALE). – (DE) Signor Presidente, anch'io vorrei associarmi ai ringraziamenti all'onorevole Dorfmann per la relazione. Il documento presentato evidenzia senza ombra di dubbio che vi sono ancora dei punti da chiarire circa la questione in oggetto. Analogamente agli oratori che mi hanno preceduto, anch'io ritengo che il quadro attuale per delimitare tali aree sia troppo grossolano. In molte parti non vengono soddisfatte le esigenze delle regioni svantaggiate. Dubito che riusciremo a venirne a capo solamente con questi criteri naturali.

Dobbiamo inoltre considerare con attenzione la situazione sociale, che svolge un ruolo di prim'ordine nelle zone svantaggiate. Poiché i pagamenti a favore delle regioni svantaggiate sono essenziali per il sostentamento di molte famiglie, la Commissione deve riflettere ancora una volta su come perfezionare il quadro attuale, per offrire a molte regioni la possibilità di sopravvivere.

Temo che l'attuazione del sistema attuale possa dare luogo a cambiamenti enormi che non sempre risultano comprensibili e che genereranno inquietudine e incertezza nel mondo agricolo. Dobbiamo riesaminare la questione.

Csaba Sándor Tabajdi (S&D). – (HU) E' molto importante che, sulla base della relazione Dorfmann, il bilancio della politica agricola comune continui a considerare prioritario il sostegno alle zone agricole caratterizzate da svantaggi naturali, in quanto in assenza di tale sostegno tali aree incorrerebbero in danni ecologici e problemi sociali molto gravi. E' confortante che la Commissione – e in questo caso la Commissione si merita un elogio – domandi agli Stati membri l'identificazione delle aree idonee a ricevere la sovvenzione sulla base degli otto criteri. Al contempo, mi preme richiamare l'attenzione sul fatto che ad oggi sussistono differenze e discriminazioni tra gli Stati membri, non solo per quanto riguarda i pagamenti diretti, che vengono imposti ai nuovi Stati membri, in particolare al paese di provenienza del signor commissario, la Lettonia, e anche ad altri paesi che hanno aderito di recente all'Unione. Nel mio paese, un problema è rappresentato dalla fornitura di acqua alla regione delle dune di sabbia (Homokhátság), in quanto il livello delle falde acquifere è sceso di 4-5 metri negli ultimi quattro decenni, e l'area è diventata semidesertica. Lo

stesso problema interessa anche l'Europa meridionale, pertanto è particolarmente importante trovare una soluzione alla questione della gestione delle acque nella politica agricola comune futura.

Michel Dantin (PPE). – (FR) Signor Presidente, vorrei ringraziare il nostro collega Dorfmann per il lavoro eccellente svolto per la relazione. Ritengo che sintetizzi alla perfezione lo stato di cose attuali in termini di proposte della Commissione.

E' al commissario che voglio rivolgermi in particolare. Questo lavoro è in corso ormai da molti mesi. Sta suscitando grande scompiglio in molte delle industrie dei nostri paesi, su cui incombe la minaccia della riclassificazione, cosa che sta accadendo o potrebbe accadere in un momento in cui – e sarà il tema dell'interrogazione orale di domani sera – molti settori produttivi sono particolarmente in difficoltà. Pertanto, dobbiamo procedere, e anche celermente. Non credo che si possano aspettare tre anni per dare una risposta chiara agli agricoltori interessati da questa riclassificazione delle zone.

Sari Essayah (PPE). – (FI) Signor Presidente, è molto positivo che in questa relazione sia stato posto l'accento sulle zone più svantaggiate. La vera idea di fondo, che probabilmente riscontra il consenso di tutti noi eurodeputati, è che occorre salvaguardare le condizioni per una produzione agricola redditizia ovunque nell'UE, sia adesso sia in futuro.

I criteri per definire le aree svantaggiate sembrano generare molta confusione. Dobbiamo concentrarci in particolare sull'agricoltura nelle aree più sfavorevoli, in quanto le riforme precedenti della politica agricola comune sono state spesso condotte dalla prospettiva delle regioni meno svantaggiate.

Affinché le regioni svantaggiate possano continuare a crescere, è estremamente importante utilizzare il meccanismo della regolamentazione proporzionale. La cancellazione di alcuni dei meccanismi precedenti di regolamentazione dell'agricoltura da parte dell'UE non ha prodotto grandi risultati. Ad esempio, l'abolizione delle quote latte e del regime di maggese è stata una decisione infelice per le regioni più svantaggiate.

Czesław Adam Siekierski (PPE). – (PL) Signor Presidente, le sovvenzioni all'agricoltura europea non possono essere messe in discussione. Tra le ragioni alla base di tali sovvenzioni figurano tutta una serie di condizioni di produzione, quali il clima, la qualità del terreno, il problema dell'accesso all'acqua, la situazione dei terreni e le condizioni sociali e storiche. Gran parte di esse esercita un notevole impatto sui risultati della produzione e della performance economica, e ha influito sugli attuali elementi costitutivi della politica agricola comune.

Condivido le opinioni e i pareri dell'autore sull'assenza di effetti previsti del nuovo approccio. Può essere che i criteri utilizzati finora fossero così inappropriati? Ci attendiamo dei calcoli e un'analisi più approfondita degli effetti. Una questione importante è come mantenere la produzione agricola nelle aree più svantaggiate. A mio parere, per queste aree è necessario mantenere un livello di sovvenzioni adeguato come parte della politica agricola comune nel quadro finanziario futuro.

Andris Piebalgs, membro della Commissione. – (EN) Signor Presidente, vorrei ringraziare l'onorevole Dorfmann per l'eccellente relazione sulla comunicazione della Commissione intitolata "Rendere più mirati gli aiuti agli agricoltori delle zone caratterizzate da svantaggi naturali".

Vorrei soffermarmi su un paio di questioni. L'obiettivo generale dei pagamenti compensativi per gli svantaggi naturali è garantire un utilizzo continuo dei terreni e, attraverso la gestione dei seminativi, mantenere le campagne e promuovere sistemi di coltivazione sostenibili. I pagamenti a favore degli agricoltori di tali zone sono tesi a compensare i loro costi aggiuntivi e i redditi mancati in cui gli stessi incorrono a causa degli svantaggi naturali esistenti.

Il Consiglio ha deciso di eliminare i criteri socioeconomici dagli obiettivi dei pagamenti legati agli svantaggi naturali. L'abolizione dei criteri socioeconomici va vista nel contesto dell'intera gamma di misure a disposizione degli Stati membri nel regolamento per lo sviluppo rurale – la diversificazione in attività non agricole, lo sviluppo di microimprese, di piccole e medie aziende e di servizi turistici, nonché l'erogazione di servizi di base.

Pertanto, i pagamenti per svantaggi naturali non sono la leva di intervento che mira ad affrontare la questione dello spopolamento. Indennizzare gli agricoltori in zone in cui la produzione non è ostacolata da svantaggi naturali e dove non vi sono costi aggiuntivi o mancati redditi provocherebbe una distorsione della concorrenza con gli agricoltori di altre zone. Inoltre, gli indicatori socioeconomici cambiano col passare del tempo e richiederebbero quindi un processo continuo di follow-up e revisione di ogni area interessata.

La proposta di tener conto delle aree remote non è praticabile alla luce del quadro concordato stabilito dal Consiglio, che fa riferimento agli svantaggi naturali. In termini di perifericità, sono possibili altri livelli di delimitazione, ad esempio l'articolo del regolamento che riguarda gli svantaggi specifici.

Nelle diverse fasi del processo, la Commissione ha invitato gli Stati membri a presentare proposte alternative per criteri biofisici e le relative soglie. La validità di tali proposte e, soprattutto, la loro trasparenza e possibile applicabilità in tutta la Comunità verranno analizzate dagli scienziati. Le soglie alternative devono tuttavia far giungere alla conclusione che l'area in questione è interessata da uno svantaggio significativo, in linea con le richieste del Consiglio.

Una volta completato l'esercizio di testare una delimitazione sulla base dei criteri biofisici, la proposta della Commissione per la politica agricola comune dopo il 2013 terrà conto anche di tali risultati. Le proposte legali avranno inoltre come obiettivo una transizione senza scossoni per le aree che potrebbero perdere il loro status di zone caratterizzate da svantaggi naturali.

Presidente. - La discussione è chiusa.

La votazione si svolgerà tra due settimane durante la tornata di Bruxelles.

Dichiarazioni scritte (articolo 149 del regolamento)

Anneli Jäätteenmäki (ALDE), per iscritto. – (EN) Vorrei ringraziare il relatore per il lavoro eccellente. Mantenere in vita aree rurali diversificate e attive è importante per diverse ragioni, non da ultimo per la crescente domanda globale di prodotti alimentari e turismo sostenibile dal punto di vista ecologico. Inoltre, per molte aree smettere di coltivare i terreni rappresenterebbe uno svantaggio ingente, in termini sia di reddito rurale essenziale per la sopravvivenza, sia di perdita del paesaggio che, in alcuni casi, è il risultato di diversi secoli di formazione.

Petru Constantin Luhan (PPE), per iscritto. – (RO) Il piano di aiuti per le zone caratterizzate da svantaggi naturali è stato effettivamente utile per il proseguimento dello sfruttamento dei terreni agricoli. L'importanza di garantire indennità di compensazione alle aree più svantaggiate è indiscutibile.

Il processo di delimitazione e classificazione delle zone è stato condotto dagli Stati membri sulla base di una serie di criteri, secondo il loro insieme di indicatori. Tuttavia, è estremamente difficile persino raffrontare tali insiemi di indicatori, in quanto vengono utilizzati metodi diversi di classificazione e ponderazione delle regioni. La fissazione di un insieme comune di criteri di classificazione andrebbe a vantaggio della trasparenza, dell'affidabilità e dell'efficienza del regime in tutta Europa. In tal senso, appoggio l'impellente di rivedere il piano di aiuti per gli agricoltori in aree caratterizzate da svantaggi naturali e di elaborare una strategia globale per tali zone, riducendo in tal modo le disparità che sono emerse tra gli Stati membri in termini di stanziamento degli aiuti finanziari.

James Nicholson (ECR), per iscritto. – (EN) Non va dimenticato che il 54 per cento dei terreni coltivati nell'Unione rientra nella classificazione delle zone svantaggiate. Il proseguimento del regime delle zone svantaggiate è imprescindibile se vogliamo indennizzare gli agricoltori per la fornitura di beni pubblici, evitare l'abbandono delle campagne, contribuire alla promozione della biodiversità e a sostenere le comunità rurali. Il mercato non premia né indennizza gli agricoltori per tali servizi in aree in cui l'agricoltura è penalizzata da svantaggi naturali. Dobbiamo pertanto assicurarci che le riforme future del sistema delle zone svantaggiate vengano adeguatamente finanziate con il bilancio generale della PAC e che il sistema di classificazione utilizzato sia equo e non discriminatorio. Nella comunicazione iniziale della Commissione, gli otto criteri biofisici proposti per valutare la classificazione delle aree con svantaggi naturali significativi denotavano indubbiamente una preferenza per i climi più caldi e secchi dell'Europa continentale. Mi ha fatto pertanto piacere constatare che a livello di commissione siano passati emendamenti che parlano di "bilancio idrico del suolo" e di "giorni di capacità di campo". Si tratta di un primo passo per garantire che i paesi dell'Europa settentrionale, quali il Regno Unito e l'Irlanda, non subiscano discriminazioni nel quadro di un nuovo sistema di classificazione.

25. PAC semplificata per l'Europa (breve presentazione)

Presidente. - L'ordine del giorno reca la relazione (A7-0051/2010) presentata dall'onorevole Ashworth, a nome della commissione per l'agricoltura e lo sviluppo rurale, sulla PAC semplificata per l'Europa [COM(2009)0128 – 2009/2155(INI)].

Richard Ashworth, relatore. – (EN) Signor Presidente, signor Commissario, siamo agli albori delle discussioni che porteranno alla riforma della politica agricola comune post 2012. Nella mia relazione ho suggerito alcuni dei principi che dovrebbero sottostare alla politica agricola comune riformata. E' evidente che il settore agricolo deve cambiare. Dovrà cambiare per riflettere sia le sfide del periodo in cui viviamo sia, e soprattutto, quelle che ci attendono.

Mi riferisco a questioni quali la sicurezza alimentare, la volatilità del mercato, i cambiamenti climatici, e l'esigenza di soddisfare adeguatamente le aspettative di fornitura dei beni pubblici. Appare pertanto evidente che la politica agricola comune deve essere modificata per riflettere tali sfide, ma è altrettanto chiaro che deve cambiare anche il modo in cui applichiamo tale politica.

Nel delineare tali principi che dovrebbero sottostare alla politica agricola comune riformata, non sono intenzionalmente sceso nei dettagli; di questo si occuperanno le prossime relazioni. Ho tuttavia sviluppato due tematiche principali. In primo luogo, che la politica agricola comune deve diventare più semplice, più giusta e più trasparente e, in secondo luogo, che la cultura della politica agricola comune deve cambiare, e che una politica agricola comune riformata futura deve essere più orientata ai risultati e meno oberata dall'eccesso di regolamentazione.

Ho suggerito quattro modi per ridurre l'onere burocratico che grava sulle aziende agricole. Innanzi tutto, dobbiamo garantire che le condizioni imposte all'industria siano proporzionate ai rischi valutati. In secondo luogo, potremmo armonizzare gli standard per le ispezioni e dovremmo eliminare i doppi standard e delle procedure che imponiamo al settore. In terzo luogo, potrebbe o dovrebbe esserci una maggiore possibilità di ricorrere all'autocertificazione nel settore e, in quarto luogo, occorre garantire che le sanzioni comminate alle aziende agricole siano commisurate all'entità della violazione invece delle attuali penali forfettarie, che sono inappropriate, soprattutto nei casi in cui le violazioni non siano imputabili all'agricoltore.

A mio parere, un obiettivo della politica agricola comune dovrebbe essere aiutare e incoraggiare l'industria ad adattarsi a queste nuove sfide. A tal fine, occorre cambiare la cultura della politica agricola comune. Deve necessariamente adottare un approccio più flessibile e leggero. Occorre una più intensa consultazione con le parti interessate del settore, in particolare per valutare più puntualmente l'impatto delle norme proposte, che devono essere anche di più facile interpretazione. La politica agricola comune riformata deve essere in grado di dimostrare pubblicamente il fatto che il settore fornisce beni pubblici. Deve individuare soluzioni per tagliare i costi sostenuti dall'industria per conformarsi ai requisiti imposti e, infine, deve gestire il settore in maniera efficace, efficiente ed equa.

La relazione illustra tutta una serie di modalità di raggiungimento di tali obiettivi.

Sari Essayah (PPE). – (FI) Signor Presidente, l'onere della gestione dell'agricoltura deve essere indubbiamente ridotto per quanto riguarda gli agricoltori, e i metodi messi in luce del relatore sono molto soddisfacenti. Alcuni agricoltori hanno dichiarato di sentirsi dei criminali quando cercano di districarsi tra i vari documenti e norme amministrative. La politica agricola comune deve essere semplificata.

Va inoltre precisato che quando i mercati saranno interessati da innumerevoli cambiamenti e diminuirà la protezione delle importazioni comunitarie, anche in futuro si renderanno necessari meccanismi amministrativi e normativi per il mercato. Ad esempio, in futuro serviranno anche sistemi di inventario e possibilmente attività promozionali.

E' evidente, non esiste un modo semplice per mantenere tali sistemi. Soprattutto nel caso di prodotti delicati come il latte, dovremmo creare un sistema normativo simile a quello delle quote, altrimenti la produzione nelle regioni svantaggiate diventerà impossibile.

Csaba Sándor Tabajdi (S&D). – (HU) Mi congratulo con il relatore, in quanto non solo le sue proposte specifiche sono eccellenti, ma lo è anche la sua intera filosofia. E' eccellente perché tenta di assicurare il sostegno futuro a coloro che esercitano attivamente le pratiche agricole, in altre parole, a coloro che di fatto coltivano la terra. Altrettanto eccellente è il punto secondo cui sarebbe importante porre fine alle distorsioni settoriali e non solo nella politica agricola comune futura; a questo proposito, vorrei segnalare ancora una volta le discriminazioni contro i nuovi Stati membri. Analogamente, è molto importante non solo semplificare le norme comunitarie, bensì capire che molto dipende dalla loro attuazione da parte degli Stati membri. Consentitemi di citare un esempio illuminante: due anni fa il Consiglio ha adottato un regolamento che introduce l'obbligo di identificazione elettronica individuale di ogni singolo esemplare di razza ovina o caprina di età inferiore ai 12 mesi destinato al macello. Nel caso degli Stati membri più poveri, per i quali lo Stato non è in grado di erogare aiuti, tale norma ha impoverito il settore e l'ha fatto precipitare in una

situazione disperata. E' un altro esempio del modo in cui la regolamentazione e la burocrazia eccessive possono spesso causare danni ingenti nel nome della politica agricola comune, e anche per questo la relazione Ashworth è importante, analogamente a quelle degli onorevoli Dorfmann e Le Foll.

Herbert Dorfmann (PPE). – (DE) Signor Presidente, grazie della relazione eccellente, onorevole Ashworth. La politica agricola comune è una politica coronata dal successo, ma a volte oscuriamo tali risultati con una burocrazia eccessiva. Ciò vale sia per il primo sia per il secondo pilastro della politica agricola. Tuttavia, le più penalizzate in tal senso sono le piccole imprese, per le quali la richiesta burocratica è a volte semplicemente sproporzionata ai fondi effettivamente ricevuti.

Nel processo di riforma della nostra politica agricola, dobbiamo valutare se promulgare normative per i piccoli produttori e individuare un metodo molto più semplice per le imprese alle quali spesso eroghiamo, da diversi capitoli del bilancio, un importo che ammonta a poche centinaia o migliaia di euro di premi, il tutto senza perdere di vista i nostri obiettivi ed evitando di produrre poca chiarezza nella concessione delle sovvenzioni. Deve essere un obiettivo raggiungibile e dobbiamo adoperarci per realizzarlo.

Zoltán Balczó (NI). – (HU) La relazione Ashworth sulla semplificazione della politica agricola comune delinea proposte eccellenti. Il suo grande merito consiste nell'esaminare la questione dal punto di vista degli agricoltori. Altrettanto importante è ovviamente che i soldi dei contribuenti vengano utilizzati nel modo più legittimo possibile. Ma questo è soltanto un mezzo, non un fine. L'obiettivo consiste nell'adempiere ai compiti della politica settoriale. I Consigli "Agricoltura" spesso confondono le due cose, a discapito del conseguimento dell'obiettivo. Occorre un cambio di prospettiva radicale. Invece di quella che potremmo definire cultura di subordinazione tra clienti, agricoltori e funzionari, ci serve una cultura della cooperazione. La Commissione dovrebbe anche redigere un regolamento che imponga ai Consigli "Agricoltura" l'obbligo di prevedere compensazioni e comminare sanzioni se gli interessi degli agricoltori vengono danneggiati per colpa loro. Dobbiamo far sì che coloro che vantano dei diritti abbiano anche la possibilità di adire un tribunale indipendente per fare domanda di risarcimento. In Ungheria questa possibilità non è ancora contemplata.

Czesław Adam Siekierski (PPE). – (PL) Signor Presidente, la semplificazione della politica agricola comune è una splendida idea, ed è difficile pensare che qualcuno possa opporvisi. Semplificare significa ridurre il numero delle ispezioni, tagliare i costi amministrativi e far risparmiare tempo agli agricoltori. E' veramente un'idea magnifica.

Vorrei tuttavia richiamare l'attenzione su due casi che richiedono un approccio leggermente diverso. Innanzi tutto, esistono aree speciali di produzione per le quali è complicato semplificare gli strumenti di sostegno. Mi riferisco al tabacco, al luppolo e ad altre produzioni specifiche del genere. Il secondo caso riguarda il mantenimento della produzione nelle aree svantaggiate, dove è necessario ricorrere a strumenti molto specifici per il sostegno alla produzione, citati da un oratore precedente. Mi associo alla posizione dell'autore, secondo cui la politica agricola comune, la politica del futuro, dovrebbe essere chiara e trasparente, ma anche efficace, e l'efficacia è un concetto che non sempre va di pari passo con la semplicità.

Peter Jahr (PPE). – (DE) Signor Presidente, la politica agricola deve diventare più semplice, trasparente e di facile comprensione. E' questo il messaggio del relatore, l'onorevole Ashworth, ed è un messaggio valido e opportuno.

La nostra relazione si propone di incoraggiare la Commissione a intensificare i propri sforzi volti a semplificare la politica agricola comune (PAC) in maniera tangibile. Ciò risparmierebbe ai nostri agricoltori molto tempo e denaro e aumenterebbe l'accettazione sociale della PAC.

I nostri agricoltori avrebbero di nuovo la possibilità di concentrarsi sul loro vero lavoro, segnatamente la produzione di generi alimentari. Vorrei pertanto che la semplificazione della politica agricola comune diventasse un impegno a lungo termine in sede di Parlamento e di Commissione.

Andris Piebalgs, membro della Commissione. – (EN) Signor Presidente, la semplificazione e una migliore regolamentazione sono prioritarie per la Commissione. Mi preme ringraziare il relatore, l'onorevole Ashworth, per l'ottima relazione in questo settore piuttosto complicato e impegnativo.

La Commissione concorda pienamente col fatto che una semplificazione e riduzione del carico amministrativo andrebbero a particolare vantaggio degli agricoltori, che potrebbero dedicare maggior tempo alle loro attività agricole importanti. La Commissione accoglie con favore la relazione presentata, che in generale prende in esame le fonti principali di preoccupazione degli agricoltori europei e fornisce alla Commissione nuove idee e osservazioni in merito alla semplificazione della politica agricola comune.

In passato, la Commissione ha compiuto notevoli progressi nella semplificazione della politica agricola comune. Vorrei citare soltanto un esempio: il gruppo Stoiber, che fornisce consulenza alla Commissione sul tema dell'onere amministrativo, ha indicato chiaramente che il livello di burocrazia per gli agricoltori si è ridotto considerevolmente grazie alle attività di semplificazione condotte dalla Commissione. Ma la semplificazione è un processo continuo; il lavoro proseguirà nel 2010.

Inoltre, è in corso un processo generale di riflessione sul futuro della politica agricola comune. Abbiamo già avviato una discussione pubblica, il che significa che dovremo lavorare tutti insieme per individuare metodi efficienti per ridurre il carico amministrativo mantenendo al contempo un livello elevato di protezione degli interessi finanziari dell'Unione europea e anche un'agricoltura molto efficiente. In tale processo, mi preme far presente un desiderio, di cui farò solamente un esempio. A volte, la semplificazione non dovrebbe andare a discapito della sfida che potremmo dover affrontare. Prendiamo per esempio la rintracciabilità. Negli ultimi anni la situazione è stata piuttosto pacifica, senza scandali di rilievo né scoppi di epidemie, ma la rintracciabilità rimane comunque un concetto chiave. Non dovremmo limitarci ad abolirla perché non ci sono stati allarmi del genere. Ritengo pertanto che nel processo complessivo dovremmo stare molto attenti a semplificare; non dovremmo dimenticare le lezioni del passato e le ragioni che ci hanno indotto a introdurre norme specifiche. La Commissione continuerà pertanto a occuparsi di questo processo e faremo molta attenzione a non dimenticare le lezioni apprese.

Presidente. - La discussione è chiusa.

La votazione si svolgerà tra due settimane durante la tornata di Bruxelles.

Dichiarazioni scritte (articolo 149 del regolamento)

Jarosław Kalinowski (PPE), *per iscritto*. – (PL) Il nuovo sistema deve essere basato su criteri obiettivi ed equi. Ridurre le disparità tra i pagamenti nei diversi Stati membri è essenziale per conseguire tale obiettivo. I prezzi dei trasporti delle merci, i macchinari agricoli, i fertilizzanti e i costi della manodopera hanno massimali simili in molti paesi. Per garantire condizioni di concorrenza paritarie nel mercato unico, i livelli di pagamenti diretti di base devono corrispondere o essere comparabili in tutta l'Unione. E' giunto il momento di applicare anche all'agricoltura principi che sono in vigore in altri rami dell'economia. Va inoltre ricordato che i nuovi Stati membri necessitano di risorse ingenti per sostenere la modernizzazione e la ricostruzione dell'agricoltura e per recuperare terreno nei confronti dei paesi dei "vecchi quindici".

26. Ordine del giorno della prossima seduta: vedasi processo verbale

27. Chiusura della seduta

(La seduta termina alle 23.00)